

LA REVISTA **LÍDER** DE MOTOR

CONTACTO: DACIA SPRING
TAN CAMBIADO QUE PARECE OTRO

Autonomía: 225 km



2000

Nº 177 || SEPTIEMBRE 2024

SOLO
1'99
€

cochesTV

143 CV

4,3 l/100 km

COMPARATIVA ECO

194 CV

4,4 l/100 km

4,2 l/100 km

130 CV

RENAULT CLIO FULL HYBRID vs. MG3 HYBRID+ vs. TOYOTA YARIS HYBRID 130H

EL CHINO PONE TODO PATAS ARRIBA

COMPARATIVA

6,6 l/100 km

150 CV

185 CV

7,5 l/100 km

OMODA 5 1.6 TGDI 7DCT vs. SEAT ATECA 1.5 TSI DSG

EL ASIÁTICO DE MODA CONTRA UNA REFERENCIA

PRUEBA ECO

5,7 l/100 km

150 CV

210 CV

Hasta 527 km de autonomía

PEUGEOT E-3008 ELÉCTRICO 210

ELÉCTRICO PARA PENSÁRSELO

PRUEBA

ŠKODA KAMIQ 1.5 TSI DSG

EL SUPERVENTAS DE LA MARCA, AL DÍA

PRUEBA

FORD TOURNEO COURIER 1.0 ECOBOOST

CONVENCE
Y VALE PARA
TODO

CASITERRACOS Y SIRVEN PARA...

CONTACTO

136 CV

Automático

PEUGEOT 2008 HYBRID

LA VERSIÓN QUE INTERESA

6,7 l/100 km

Hasta 2162 l de maletero



CON LA
GUÍA DE PRECIOS
MÁS COMPLETA



NUEVO CLE COUPÉ.

Inspirado por el deseo.

Descubre el poder de la inspiración con la elegancia y deportividad del nuevo CLE Coupé de Mercedes-Benz. Disfruta de su espectacular diseño y de su innovador interior, con el sistema MBUX de tercera generación y su avanzada tecnología de vanguardia. Inspírate.



Consumo combustible combinado (WLTP). 4,7-7,1 (l/100 km). Emisiones CO₂ ciclo mixto (WLTP) 123-162 (g/km).



Nº 177 || SEPTIEMBRE 2024

10. AVANCE

MG HS

Cambio de arriba a abajo para el SUV compacto chino, con un interior mucho más sofisticado. Mantiene motores de gasolina y plug-in.

24. PRUEBA ECO

FIAT 600 HYBRID LA PRIMA

De momento será el Fiat más vendido, un competente 600 equipado con mecánica híbrida ligera de 100 CV, cambio automático y sello ECO.

48. COMPARATIVA ECO

SUZUKI VITARA MILD HYBRID 4X4 S3 vs. MITSUBISHI ASX 160 HEV KAITEKI

Uno y otro B-SUV acaban de ser actualizados, buen momento para encarar sus fortalezas y aquellos aspectos que lo son menos.

78. PRUEBA ECO

SKYWELL BE11

De China aterriza este nuevo todocamino medio totalmente eléctrico, punta de lanza de otros por llegar. Anuncia 204 CV y casi 500 km de autonomía.



10 MG HS



20 FIAT 600 HYBRID LA PRIMA



48 SUZUKI VITARA MILD HYBRID 4X4 S3 vs. MITSUBISHI ASX 160 HEV KAITEKI



78 SKYWELL BE11

Y ADEMÁS:

- 12. **Prueba ECO:** Peugeot E-3008 GT Eléctrico 210 CV
- 19. **Superdeportivo:** Bugatti Tourbillon
- 28. **Dossier:** Los eléctricos más a tiro
- 34. **Comparativa ECO:** OMODA 5 Premium 1.6 TGD 17DCT vs. SEAT Ateca 1.5 TSI DSG FR Special Edition
- 40. **Comparativa ECO:** MG3 Hybrid+ Luxury vs. Renault Clio esprit Alpine Full Hybrid vs. Toyota Hybrid 130H GR Sport
- 54. **Prueba ECO:** Opel Mokka 1.2T Hybrid 136 CV GS
- 58. **Prueba:** Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost 125 CV Titanium
- 61. **Contacto:** Audi A5
- 62. **Comparativa:** Ford Focus Active X 1.0 EcoBoost 155 CV MHEV DCT vs. Škoda Scala Monte Carlo 1.5 TSI 150 CV DSG
- 68. **Reportaje:** Pirelli Cybertire
- 69. **Contacto:** Alfa Romeo Quadrifoglio Super Sport
- 70. **Prueba:** Škoda Kamiq Monte Carlo 1.5 TSI 150 DSG
- 73. **Contacto:** Kia Picanto
- 74. **Contacto:** SEAT León TSI y eTSI 115
- 76. **Contacto:** Gama Stellantis eléctrica
- 77. **Contacto:** Peugeot 2008 Hybrid
- 82. **Prueba ECO:** Jeep Avenger e-Hybrid Summit 100 CV
- 86. **Ofertas del mes**
- 87. **Guía de precios**
- 98. **Coches del mundo**

CARTA DEL DIRECTOR

Más asistidos y seguros



Como indica la DGT en su página web, desde el pasado mes de julio los vehículos de nueva matriculación en la Unión Europea deben equipar de serie un paquete de sistemas de asistencia y ayuda al conductor (ADAS) ampliado. De hecho, estos ADAS ya son obligatorios en la UE para todos los vehículos de nueva homologación desde julio de 2022. Con este movimiento, la autoridad comunitaria intenta salvar 25.000 vidas y evitar 140.000 lesiones graves hasta 2038. Al parecer, distintos estudios estiman que, si todos los vehículos equipasen de serie estos sistemas, se podrían prevenir aproximadamente el 40% de todos los siniestros de tráfico, el 37% de todas las lesiones de consideración y el 29% de todas las muertes relacionadas con los accidentes viales. Los nuevos sistemas obligatorios son: frenada

automática de emergencia, mantenimiento de carril, detección de marcha atrás, asistente inteligente de velocidad, control de crucero adaptativo, detección de fatiga y atención, aviso de cinturón de seguridad en plazas traseras, lector de señales, el llamado Event data recorder (o caja negra) y, ojo, la preinstalación del Alcolock (el equipo completo evitará el arranque a conductores ebrios). Eso sí, la medida deja por el camino mitos como el Fiat 500 Hybrid, entre otros.



Eduardo Cano

BREVES

TESLA BOOST: MODEL 3 Y MODEL Y A PRECIO DE DERRIBO

Hasta el 30 de septiembre Tesla lanza una campaña muy agresiva de descuentos para las versiones base de sus populares Model 3 y Model Y. Aplica un descuento directo de 3.290 € en ambos modelos, a añadir a la ayuda del plan Moves III y a la reducción del 15% del IRPF. Con todo, el Tesla Model 3 sale por un mínimo de 26.990 € y el Model Y, por un mínimo de 29.990. Unas tarifas verdaderamente ventajosas frente a su competencia eléctrica directa.



MITSUBISHI ELIPSE CROSS: UN PHEV POR MENOS DE 28.000 €

Mitsubishi lanza una interesante oferta comercial para su Eclipse Cross híbrido enchufable, ante la inminente llegada del Outlander de nueva generación a finales de año. El descuento total, incluyendo Plan Moves III, asciende a 18.000 €. Así, el acabado Motion de base queda en 27.200 €, mientras que el tope de gama Kaiteki+ presenta ahora una tarifa de 32.600. El Eclipse Cross emplea un sistema de tracción total y una mecánica PHEV alimentada por una batería de 13,8 kW que le otorga un rango eléctrico de hasta 45 km, además de la etiqueta CERO que otorga la DGT.



LAS ADAS REDUCIRÁN UN 50% LA MORTALIDAD Y LESIVIDAD

Bosch y Fesvial presentan el proyecto VIDAS con el objetivo de investigar las características, funciones conocimiento y normativa de los sistemas de asistencia a la conducción. Desde el 6 de julio de 2024 todo vehículo de nueva homologación debe equipar de serie un mínimo de 10 ADAS. Se espera que estas medidas contribuyan a salvar más de 25.000 vidas y eviten, al menos, 140.000 lesiones graves en la UE, de aquí a 2038. Además, podrían prevenir hasta el 40% de todos los siniestros de tráfico, el 37% de todas las lesiones de consideración y el 29% de todas las muertes relacionadas con siniestros viales.



ADIÓS SSANGYONG, HOLA KGM

Desde el pasado 1 de julio, SsangYong España ha adoptado oficialmente su nueva identidad corporativa bajo el nombre de KGM España. La gama se mantiene inalterada, con los siguientes modelos a la venta: Tívoli, Tívoli Grand, Korando, Musso Sports, Torres y Rexton. A ellos se suman dos modelos 100% eléctricos: los Korando e-Motion y Torres EVX. Para la segunda mitad de 2024 KGM España prevé mantener su buen ritmo de ventas para culminar el año con 6.000 unidades y un crecimiento estimado del 186% respecto al año precedente.



ESPAÑA, EL MOTOR HÍBRIDO DE RENAULT



FÁBRICA RENAULT VALLADOLID CORAZÓN HÍBRIDO

El Grupo Renault ha confiado a sus plantas españolas la importante tarea de dar vida al grueso de su gama electrificada. Valladolid y Palencia son ya el 'Polo de Hibridación' de la marca del rombo, su corazón híbrido. De allí salen 5 de los 7 modelos de la firma con esta tecnología. En nuestra visita a la factoría de Valladolid hemos visto de cerca cómo dan vida al Captur, el coche más fabricado allí desde el origen de la instalación en 1972 (2 de 8 millones de unidades) y al inminente Symbioz. Muy cerca, en Palencia, dan forma a Austral, Espace y Rafale. De vuelta a la planta vallisoletana, 2.259 empleados son responsables, en dos equipos de trabajo, de fabricar 900 coches por jornada. Hemos visitado sus tres procesos de fabricación: chapa, pintura y montaje, junto a la zona de ensamblaje de baterías. El objetivo



es "crear la fábrica del futuro". Y lo están logrando, pues la digitalización, las energías renovables y la inteligencia artificial, orientada ante todo a mejorar procesos de calidad e intervenir en las tareas más difíciles, han invadido cada rincón, convirtiéndose en uno de los centros tecnológicos de referencia en España.

GAMA DS PHEV ETIQUETA CERO PARA TODO

La gama de DS en España es amplia, con un total de cuatro modelos: DS 3, DS 4, DS 7 y DS 9. Los tres últimos ofrecen mecánicas híbridas enchufables, una alternativa muy inteligente que fija el paso intermedio entre la combustión y la electrificación total. No es de extrañar entonces que la compañía francesa se encuentre entre los 10 fabricantes Premium que más PHEV venden, con una cuota del 3,5% y un DS 7 que es indiscutiblemente el rey de la familia, quizá por la versatilidad de su carrocería SUV o tal vez porque es el que más opciones mecánicas contempla, ya sean de tracción delantera o total. Y es que la oferta PHEV de DS varía entre los 225 y los 360 CV, una familia que tiene un punto común muy concreto: la capacidad de rodar en modo completamente eléctrico más allá de 50 km. Esto revierte varias ventajas, la más clara la etiqueta CERO de la DGT. Una codiciada viñeta que se disfruta sin restricciones, pues una



vez agotada la batería el motor térmico proporciona autonomía suficiente para recorrer largas distancias sin obligación inmediata de recargar. Otra ventaja es el consumo global, siempre por debajo de 3 l/100 km como norma. La familia PHEV de DS arranca en los 46.000 € del DS 4 y va hasta los 87.350 del DS 9 más potente y equipado, todo ello sin tener en cuenta las ayudas del Plan Moves III.

DESDE 46.000 €
ANTES DE AYUDAS





PEUGEOT

NUEVO 3008

HYBRID



IMPULSA TUS EMOCIONES

- 50% de conducción eléctrica en ciudad
- Nuevo i-Cockpit con pantalla panorámica de 21"



Gama 3008 Hybrid: Consumo de carburante WLTP combinado de la versión básica sin opciones (l/100km) 5,5. Emisiones de CO₂ WLTP (gr/km) 123 en ciclo combinado. Más información en <https://www.peugeot.es/wltp.html>

DACIA SPRING

Tan barato que asusta

El coche eléctrico más económico del mercado se renueva casi por entero, un Spring que salta en calidad, con nuevo diseño e interior más tecnológico, pero con precios intactos y competitivos.

ADRIÁN LOIS

El Dacia Spring llegó al mercado en 2021 con la batuta de ser el eléctrico más barato del mercado. Y lo consiguió, pero lejos de conformarse la marca ha ido actualizándolo año a año: en 2022 adoptó los nuevos rasgos de diseño del Duster, y en 2023 incorporó a la gama una versión más potente. Pues bien, ahora llega el turno de un lavado de cara más profundo.

Estrena paragolpes con adhesivos con trazos de ciudad (clara declaración de intenciones) que, en caso de roce, pueden sustituirse fácilmente. El acabado superior incorpora además nuevas ruedas de 15", mientras que las barras de techo pasan a ser opcionales.

Las dimensiones no varían (3,70 metros de largo), pero incrementa capacidad de maletero, ahora imbatible en su segmento, el A o de urbanos, con 308 litros de partida. El Spring sigue siendo muy lige-

ro (apenas 984 kg) y muy ágil en ciudad, gracias también a su radio de giro, de 4,80 metros. La oferta mecánica sigue tal cual, con potencias eléctricas de 45 y 65 CV y una pequeña batería de 26,8 kWh para 225 km de autonomía.

CUMPLIDOR

Es un coche que se ajusta a su precio, sin grandes pretensiones, con mucho plástico duro por dentro y suspensión seca, pero agradable de conducir hasta en carretera y muy eficiente: tranquilamente, ronda 11 kWh/100 km en uso mixto urbano/periurbano.

Y el precio no es una broma: con ayudas del Plan MOVES III, y añadiendo las deducciones fiscales, puedes llevártelo por menos de 10.000 €, o bien por 55 € durante 36 meses conforme a un programa de crédito multiopción en el que luego puedes decidir comprarlo o devolverlo a la marca. ■



Estrena sistema de carga bidireccional para dispositivos externos y como opción toma de 30 kW para cargas rápidas CC.



ADIÓS A BARRAS DE TECHO Y CROMADOS



¡VAYA CAMBIO!

El interior experimenta un cambio radical. La instrumentación es ahora digital de 7" y la pantalla central táctil multimedia alcanza las 10 en el tope de gama. Su aspecto es más moderno, mejor acabado, y de paso estrena volante y asientos, con modificaciones en la puesta a punto de la dirección eléctrica y diversos asistentes de seguridad y conducción (o ADAS).



Nuevo modo B para regenerar más energía en deceleraciones. Los consumos oficiales del Spring no pasan de 14,1 kWh/100 km.

Las claves

- Dos potencias: 45 y 65 CV
- Autonomía eléctrica de 225 km
- Versión Spring Cargo con 2 plazas, también disponible
- A la venta después del verano, desde 17.890 €
- Dacia te adelanta las ayudas del MOVES

DISEÑO MÁS ROBUSTO, INSPIRADO EN EL ÚLTIMO DACIA DUSTER



SKODA



Nuevo Škoda Kodiaq iV

Persigue lo que amas

Descubre el nuevo Škoda Kodiaq iV en su versión híbrida enchufable. Con una autonomía de hasta 123 km y carga rápida del 80% de su batería en solo 25 minutos. Porque cuando algo nos gusta de verdad, nada nos detiene.

Consumo de combustible Nueva Gama Škoda Kodiaq Design combinado WLTP (l/100 km): 0,4-6,6 l/100 km, consumo de energía combinado WLTP (Wh/km): 17,5-18,8 Wh/km, emisiones de CO₂ (g/km) WLTP: 10-174 g/km.

DACIA DUSTER

El más competitivo



Más Duster que nunca: el nuevo SUV de Dacia se inscribe en una exitosa saga convertida en referente y en auténtico icono de la marca y sus valores: es robusto y aventurero, esencial pero moderno y eco-inteligente. Reinventa diseño con todas las cualidades estéticas que contribuyeron al éxito de las anteriores generaciones y con la nueva identidad visual de la marca, y se beneficia de la avanzada plataforma CMF-B, competitiva y extremadamente flexible: le permite

incorporar las últimas tecnologías de seguridad y asistencia a la conducción (regulador/limitador de velocidad, frenada automática de emergencia con detección de vehículos, peatones, ciclistas y motocicletas, reconocimiento de señales de tráfico con alerta de exceso de velocidad, ayuda al aparcamiento trasero, señal de parada de emergencia, alerta de cambio de carril y ayuda al mantenimiento en este, vigilancia de la atención del conductor, llamada de emergencia eCall y botón My Safety Switch, para acceder rápidamente a una

configuración preferida de ayudas a la conducción), además de un volumen interior mayor para pasajeros y equipaje (según versiones, maletero de hasta 517 litros de capacidad, o bien de hasta 1.696 con los asientos traseros abatidos) sin variar longitud (4,34 metros).

El nuevo Duster contempla transmisión 4x2 y 4x4 Terrain Control, este con modos de conducción

AUTO, SNOW, MUD/SAND, OFF-ROAD y ECO, altura libre al suelo apta para todoterreno (217 mm), ángulos de ataque y salida aún más favorables para superar obstáculos y control de descensos. A su vez, toda la gama protege la carrocería de pequeños impactos y arañazos con material Starkle, y la nueva baka de techo con barras modulares soporta 80 kg.

MÁS ROBUSTO Y MAYOR PRESENCIA, GRACIAS AL NUEVO LENGUAJE ESTÉTICO DE DACIA



SEGÚN VERSIONES,
INCLUSO 4X4



El ingenioso sistema YouClip permite sujetar en distintos puntos objetos como una tablet o una cajita portaobjetos con o sin linterna adosada.



Dentro, desde tapicería lavable TEP microcloud a alfombrillas de goma con un 20% de material reciclado. Renuncia a cromados y a cuero de origen animal y desde el nivel Expression incluye instrumentación digital de 7" configurable. Hay un nuevo multimedia con pantalla táctil de 10,1" compatible con Media Display y Media Nav Live, el primero con audio de 4 altavoces y conectividad inalámbrica Apple CarPlay/Android Auto, el segundo con navegación conectada y mapas actualizados (8 años). Media Nav Live añade audio Arkamys 3D Sound System de 6 altavoces.

NUEVOS HÍBRIDOS

Todas las mecánicas del nuevo Duster disfrutan de etiqueta ambiental ECO. Por primera vez recibe tecnología HYBRID 140 de Renault Group, con motor de gasolina 1.6 de 4 cilindros, doble eléctrico, batería de 1,2 kWh y cambio automático; circula el 80% en ciudad sin emisiones con un ahorro de gasto del 20% en ciclo mixto y hasta del 40% en ciclo urbano. Su arranque es sistemáticamente eléctrico.

Otra alternativa es el TCe 130 que llega por primera vez a Dacia electrificando a base de una red de 48 V al motor de gasolina tur-

« Toda la oferta mecánica es ECO, entre otros con el HYBRID 140 »

bo de 3 cilindros y 1,2 litros; reduce consumo y emisiones un 10%, dispone de cambio manual de 6 marchas y se ofrece en 4X2 y 4X4. Por último, Duster 100 ECO-G, con bicarburación gasolina y GLP. Al circular con este carburante de promedio libera un 10% menos de emisiones y en total logra hasta 1.400 km de autonomía. El cambio de un combustible a otro es instantáneo e imperceptible, gracias a un conmutador integrado.

El nuevo Duster sigue fiel al posicionamiento 'value for money' de Dacia. Combina las tarifas más accesibles de su segmento con equipamientos, de serie o como opción, nunca antes vistos en la saga, al estilo del freno de parking automático, retrovisores con ajustes y plegado eléctricos, volante calefactable o parabrisas que incorpora sistema de deshielo. Y desde luego, ingeniosas soluciones como el sistema de accesorios Dacia YouClip, para soportar una diversidad de complementos.

MG HS

Parte de cero



Las que tienes delante son las primeras imágenes desveladas del nuevo HS, el todocamino medio de MG que cambia por entero, aunque sigue ofreciendo motores de gasolina y plug-in.

DE CANO

Este que tienes delante es el nuevo MG HS, esencialmente basado en el Roewe RX5 de tercera generación (ya a la venta en ciertos mercados), relevo de la versión lanzada por la marca china este mismo año (y que, a su vez actualizaba el HS de 2020) y que acaba de ser desvelado en el Goodwood Festival of Speed. Previsiblemente saltará a la arena comercial, España incluida, antes de finalizar el año.

Dirigido al corazón de uno de los segmentos de mayor tirón, el de los SUV medios, mide 4,66 me-

tros de largo (4,7 si es PHEV), 1,89 de ancho y 1,65 metros de alto (es decir. Cuenta con maletero de 507 litros (+44) y, como ahora, ofrecerá motor de gasolina e híbrido enchufable.

120 KM SIN GASOLINA

El primero (0-100 km/h en 9,4 segundos) acude a un 1.5 turbo 173 CV/275 Nm a elegir manual de 6 marchas o automático de doble embrague DCT y 7. Por su parte, el plug-in (0-100 km/h en 6,8 segundos) combina propulsor de gasolina 1.5 turbo de 143 CV y eléctrico de 209, un tercero de 91 CV como generador y batería de 24,7 kWh con función V2L; promete 120 km sin gasolina conectado a un cambio automático de 10 marchas. La tracción es siempre a las ruedas delanteras, como ahora. Al volante deja ver buena ergonomía y disposición general de mandos. Entre

otros, cuenta con doble pantalla seguida de 12,3" para cuadro (configurable) y equipo multimedia, este compatible con Android Auto y Apple CarPlay y conectado a Internet para disfrutar de navegación en tiempo real, así como de datos meteorológicos o acceso a apps como Amazon Music.

Asientos eléctricos, superficie de recarga inalámbrica para móviles tipo Qi o llantas de hasta 19" también estarán al alcance del último MG HS.

LAS ADAS

Dentro del compendio de seguridad y asistencias de conducción contemplará elementos como cámaras de visión periférica o 360, alerta de tráfico trasero cruzado o advertencia de salida segura del habitáculo. Con cambio automático el HS llevará además programador de velocidad activo con asistente de conducción en atascos y limitador inteligente de velocidad.



El interior destila ergonomía y buen hacer. El cambio es manual o automático en versión de gasolina, y solo automático en plug-in.

Las claves

- Nueva generación del SUV medio de la marca
- De 4,66 a 4,7 metros de largo, según versión
- Motores de gasolina (173 CV) y plug-in (120 km de rango EV)
- Plug-in con hasta 120 km de rango EV
- A la venta este año

EL DISEÑO CAMBIA POR COMPLETO: ES UN HS TOTALMENTE NUEVO



HYUNDAI KONA

Supera tus límites

El nuevo Hyundai KONA es más grande, atrevido y dinámico. Crece para adaptarse a los tiempos y lo hace con prestaciones tecnológicas innovadoras. Actualizado con un diseño futurista y diferenciador (entre otros, contempla una luz LED elegantemente arqueada sobre el capó más otra trasera similar, de aspecto armonioso y exclusivo), este mejorado SUV sigue haciéndote sentir en casa tanto en ciudad como en carretera.

Ofrece un interior más amplio y flexible con un nivel excepcional de tecnología. Su conectividad de siguiente nivel contempla actualizaciones en la nube, llave digital (para bloquearlo, desbloquearlo y arrancarlo desde smartphones o relojes inteligentes, gracias a la tecnología NFC, haciendo la experiencia de manejo más cómoda y sencilla) y Connected Car Navigation Cockpit (información y entretenimiento de nueva generación de Hyundai, con gráficos avanzados, doble pantalla panorámica curva de 12,3").

AÚN MÁS VERSÁTIL

Y además, espacio de carga más amplio y versátil (hasta 466 litros de maletero, un 30% más que antes, y asientos traseros



Levas del cambio en el volante y, debajo, última versión de BlueLink, para gestionar en remoto el KONA.



Conectividad de siguiente nivel: a los mandos, doble pantalla panorámica seguida para instrumentación e infotainment, cada una de 12,3".



<< Acabado deportivo N Line en toda la gama >>

abatibles 40:20:40) junto a vanguardistas sistemas de seguridad y asistencia al conductor, con la última versión SmartSense. Por primera vez, KONA disfruta de asistente de conducción en autopista, combinación de seguimiento de carril y control de crucero inteligente basado en navegación. También de asistente de aparcamiento remoto, para desplazarlo desde fuera.

El nuevo KONA está disponible en cuatro versiones para que el consumidor decida cual se adapta mejor a su día a día: combustión, híbrido, híbrido eléctrico (como el anterior con distintivo ambiental ECO de la DGT) y 100 % eléctrico, con etiqueta CERO.

DISPONIBLE EN VERSIONES DE COMBUSTIÓN, HÍBRIDA, HÍBRIDA ELÉCTRICA Y 100% ELÉCTRICA



PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210

Reinvencción eléctrica

El giro hacia la electrificación le ha sentado muy bien al nuevo 3008. La calidad de rodadura de su predecesor se traslada con más vigor a esta nueva generación, más sofisticada y casi cupé, alcanzando en versión eléctrica un agrado de marcha muy destacable.

JUAN PABLO ESTEBAN PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

PEUGEOT E-3008 GT ELÉCTRICO 210

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	210 CV (157 kW)
PAR MÁXIMO	345 Nm a 250 rpm
BATERÍA	iones de litio, 74 kWh
AUTONOMÍA	512-527 km
TIEMPO CARGA	4,5 horas (CA 11 kW) 30 minutos (CC 160 kW)
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	8,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	16,7 kWh/100 km
MEDIDAS	4.542 / 1.895 / 1.641 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R20
PESO EN VACÍO	2.108 kg
MALETERO	520-1.480 litros
PRECIO	53.160 € (dto. 50.660 €)
GAMA DESDE	48.160 € (dto. 45.660 €)
FINANCIACIÓN*	360 €/mes
LANZAMIENTO	Diciembre de 2023

*Consultar condiciones en [peugeot.es](https://www.peugeot.es)

Nueva plataforma apta para motorizaciones de distinta índole, diseño deportivo, interior y concepción del i-Cockpit de Peugeot totalmente renovados...

La nueva fórmula que plantea Peugeot para su SUV compacto se tiñe de mucha innovación y sensación de haber elevado como nunca la calidad en todas las direcciones. Dentro de su oferta multidisciplinar totalmente electrificada (hay variante híbrida lige-

ra de 136 CV desde 38.660 € e híbrida enchufable por 45.160, antes de promociones) probamos la variante eléctrica E-3008 de 210 CV con batería de 73 kWh, antesala de una gama que añadirá declinaciones de más rango (680 km) y potencia hasta con tracción total.

El primer condicionante de la unidad probada es su elevada tarifa: 53.160 en acabado GT y 48.160 € en Allure, antes de ayudas del MOVES (hasta 7.000 €), descuentos de la casa por financiar...

Así de primeras, se va un poco de precio, algo que suele pasar a muchos eléctricos antes de hacer toda la cuenta. Pero a su favor, este E-3008 viene equipado a conciencia, como mostramos en la ficha. Más allá, llama la atención la percepción de calidad que se siente nada más abrir la puerta. Peugeot trabaja muy bien los tapizados textiles, perfectamente ejecutados en un salpicadero en el que la iluminación ambiental (personalizable con 8 colores y según modo

PRECIO: 53.160 €

A LA MÁXIMA VELOCIDAD DE LA VÍA SUPERA 400 KM DE VIAJE

Drive Assist
De serie



ESTE ES EL COLOR MÁS LLAMATIVO DE LA GAMA, DE SERIE; EL TECHO, SIEMPRE NEGRO



VALORACIÓN

PRECIO	XXXXXX
PRESTACIONES	XXXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXXX
CONSUMO	XXXXXX



Techo panorámico
1.450 €



Llantas de 20"
De serie

de conducción) se refleja de forma muy vistosa en el embellecedor de aluminio superior.

EL MEJOR i-COCKPIT

Junto a ello, el diseño del puesto de conducción logra crear un ambiente vanguardista. La firma gala vuelve a presentarnos su visión i-Cockpit (volante pequeño y achatado con relojes por arriba) y creo que ha dado con la clave: toda la pantalla curva convexa de 21" (integra la instrumentación y el sistema multimedia central, táctil, de lectura perfecta incluso con luz solar directa) se ve sin estar condicionada, como antes, a llevar el volante muy bajo.

Aparte, su operativa es muy fluida y las funciones, numerosísimas, completando un multimedia de diez. También resultan muy prácticos los 10 accesos directos configurables en el centro (i-Toogles) y el nuevo selector de marcha.

En la parte más discutible destacaría los nuevos mandos táctiles sobre el volante, con superficie háptica (pequeña vibración al toque): no aportan ventajas respecto a los anteriores y el diseño de la consola (allí está el volumen del equipo de sonido, los modos de conducción y las funciones de climatización) deja varios huecos portaobjetos alejados del conductor. →

SUS RIVALES

BMW iX1 eDrive20 M SPORT

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	204 CV
BATERÍA	66,5 kWh / 474 km
CONSUMO	15,4-17,2 kWh/100 km
PRECIO	53.484 €

Posible rival más Premium. Su conducción es muy sólida y el consumo, más reducido. Para igualar dotación tiene que sumar opciones.



RENAULT SCENIC E-TECH ICONIC 160 kW GRAN AUT.

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	220 CV (160 kW)
BATERÍA	87 kWh / 625 km
CONSUMO	16,8 kWh/100 km
PRECIO	50.900 €

En versión tope de gama destaca por una batería más grande (llegará pronto al E-3008). El maletero es menor, pero viene bien equipado.





1 La nueva pantalla curva del i-Cockpit se ve realmente bien. El volante apenas tapa algún milímetro de la parte inferior. **2** Selector de cambio: se traslada al salpicadero. La leva es pequeña pero se maneja correctamente. **3** Los i-Toggles son 10 accesos táctiles personalizables: cómodo para establecer funciones favoritas sin tocar la pantalla central.



INNOVADOR Y CON ELEVADA CALIDAD; EL TRATAMIENTO TEXTIL DEL SALPICADERO DA MUUY BUENA IMPRESIÓN

Tanto para este como el resto de pasajeros el espacio no deslumbra, con todo suficiente para viajar bien. Y en esto hay mucha calidad de rodadura propiciada tanto por la notable insonorización como por el motor eléctrico analizado, silencioso y efectivo.

PROGRESIVO

Sus 210 CV no aparecen con contundencia desorbitada, sino de forma dócil, progresiva, con capacidad de reacción rápida al circular. Según programa (hay 3) dan más

o menos potencia. Al mismo tiempo, la frenada consta de un triplete de regeneración a través de levas de volante, ideales para decelerar sin tocar freno en muchas situaciones; están bien ajustados.

El elevado peso del conjunto, por encima de dos toneladas, se deja notar sin muchas limitaciones. Se comporta bien dentro de su seg-

mento y sobre es aplomado: el ajuste de amortiguación me parece muy equilibrado.

Para larga distancia igual es mejor la futura versión con pila de 98 kWh. Esta de 73 da margen para unos 400 km a ritmo normal, porque el gasto medio suele quedar por debajo de 19 kWh/100 km. En ciudad, menos; en autovía, más. ■



Iluminación avanzada Pixel LED: ofrece mucha potencia y luz adaptada al tráfico. Detrás acude a pilotos LED en 3D.



El cargador embarcado permite reponer en corriente alterna a 11 kW. En continua, hasta 160: listo en 30 minutos. En enchufe doméstico (2,3 kW), 23,15 horas.



520 l

Buena capacidad y posibilidad de colocar la base a dos alturas. Este acabado trae portón de movimiento eléctrico gestual.

EL PROBADOR OPINA



El nuevo 3008 da un importante paso al frente: eleva la calidad de manera muy apreciable (excelente multimedia y percepción a bordo) y en marcha es un automóvil muy agradable. Como eléctrico E-3008 da la talla, y sin correr mucho asegura distancias razonables. Eso sí, todo ello obliga a un precio alto.



ESPACIO APTO PARA CUATRO, SIN DESTACAR

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia; mantenimiento de carril; reconocimiento de señales; detector de fatiga; Drive Assist (crucero adaptativo Stop&Go); asistente luces de carretera; faros PIXEL LED; sensores de aparcamiento con cámara trasera; portón eléctrico gestual; llantas 20"; acceso y arranque sin llave; asientos y volante calefactables; tapicería TEP/Alcantara; iluminación ambiental; Peugeot Panoramic i-Cockpit 21"; Mirror Screen inalámbrico para Android Auto y Apple CarPlay; cargador de móvil inalámbrico 15 W; Peugeot

i-Connect Advanced con navegación conectada 3D Tom Tom y EV routing; control por voz lenguaje natural; 4 USB-C. **OPCIONES** Pintura metalizada Azul Obsession (sin coste) y resto colores (650 €); cuero Nappa con asientos eléctricos, climatizados y masaje (2.200 €); Pack 360 vision & Drive Assist Plus: incluye control de ángulo muerto y tráfico trasero, cambio semiautomático de carril, cámaras 360° y alarma (1.450 €); HIFI Premium Focal (850 €); techo panorámico (1.450 €) y bomba de calor (800 €).



¿Cuándo fue
la última vez que te
divertiste al volante?

NUEVO SWIFT



SWIFT

Desde **99€/mes***

Entrada 5.507,63€ - 1ª cuota 83,68€ - 34 cuotas 99€/mes
Cuota final 11.982,19€ - 36 MESES Tipo Deudor 9,75% T.A.E. 11,77%

3 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO

*Financiación de SWIFT 1.2L S1 Mild Hybrid. Precio al contado 18.500€. Precio financiando 17.467€. Entrada 5.577,90€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 88,38€, 34 cuotas de 99€ y 1 cuota de 11.888,10€ (máximo 45.000km). Tipo Deudor 9,75% T.A.E. 11,77% (La T.A.E., así como la primera cuota podrá variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3,50 % 436,12€ Contado. Intereses 3.453,64€, Importe Total del Crédito 11.889,10€, Coste Total del Crédito 3.869,79€, Importe Total Adeudado 15.758,86€, Precio Total a Plazos 21.336,79€. Siendo el día de contratación 09/08/2024 y primer pago el 02/09/2024. Incluye IVA, transporte, impuesto de matriculación, descuento promocional y Programa de Mantenimiento Incluido en Servicios Oficiales Suzuki durante 3 años (o 95.000km, lo que antes suceda). Su disfrute está condicionado a la vigencia de la financiación SUZUKI OPTION suscrita con Santander Consumer y al total cumplimiento de sus obligaciones de pago. Oferta válida hasta el 30/09/2024. Sistema de amortización Francés. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer Finance, S.A.

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 4,4 a 4,9. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 95 a 110.



Suzuki recomienda
MOTUL

Descubre el Swift



auto.suzuki.es

BARRAS DE
TECHO DE SERIE:
SOPORTAN HASTA
240 KG EN PARADO



OPEL FRONTERA

Regreso a lo grande

Opel renueva su oferta en el segmento B recuperando un nombre mítico: Frontera. Comercializado entre 1991 y 2004, su antecesor fue de los primeros SUV fabricados en Europa.

Ahora el Nuevo Opel Frontera recoge ese legendario testigo en una alternativa versátil y espaciosa de segmento B-SUV en versiones de 5 y 7 plazas. Con un diseño que expresa solidez y amplitud, sus prestaciones, motorizaciones eficientes híbrida y eléctrica, confort y extenso arsenal tecnológico

hacen de él una convincente propuesta para trayectos aventureros y desplazamientos cotidianos.

OPEL VIZOR

Estéticamente, el estilo del Nuevo Opel Frontera está totalmente integrado en el universo SUV. Robusto, musculoso y contemporáneo, reemplaza cromados por detalles en negro mate, exhibe acusados pasos de rueda que albergan llantas de gran tamaño y diseño aerodinámico... El techo puede ser negro o blanco a contraste, y en su frontal destaca la



Diseño Pure Panel del puesto de conducción, con elevada ergonomía y conectividad a la última. A bordo, multitud de materiales sostenibles.

<< 4,38 metros de longitud, 5 o 7 plazas y maletero de hasta 1.600 litros >>



En el Nuevo Frontera habitabilidad y confort son grandes virtudes. Hay multitud de huecos e ingeniosas soluciones que facilitan la vida a bordo.

EL TECHO PUEDE SER NEGRO O BLANCO A CONTRASTE



imagen hi-tech del Opel Vizor, con el nuevo logo Blitz de la marca centrado.

Dentro, alto confort y polivalencia, gran maletero de 460 litros ampliable a 1.600 y barras de techo que soportan 240 Kg en parado. No faltan innovadores asientos y acabados cuidados al detalle hechos en materiales reciclados. Y al volante, el ergonómico tablero Pure Panel hasta con

doble pantalla de 10" y conectividad a la última.

Ya bajo el capó, una gama 100% electrificada a precios muy competitivos: desde menos de 22.000 € el Frontera Hybrid, con 102 o 136 CV (luce etiqueta ambiental ECO); y por debajo de 25.000 el eléctrico (etiqueta 0 Emisiones), con 113 CV y hasta 300 km de alcance (400 a medio plazo en una futura declinación).

BUGATTI TOURBILLON

Alta relojería

Bugatti desembarca en la era de la electrificación con su propia interpretación de lo que debe ser un superdeportivo híbrido, pero sin perder un ápice del soberbio poderío mecánico al que nos tiene acostumbrados.

 JOSÉ ARMANDO GÓMEZ

FICHA TÉCNICA

BUGATTI TOURBILLON

TIPO DE MOTOR	Gasolina, V16, atmosférico, híbrido enchufable
CILINDRADA	8.300 cm ³
POTENCIA	1.800 CV
PAR MÁXIMO	1.324 Nm
VEL. MÁXIMA	445 km/h
ACELERACIÓN (0-100 KM/H)	2 segundos
CONSUMO (LITROS /100 KM)	n.d.
MEDIDAS (L/A/AL)	4,671/2,051/1,189 mm
NEUMÁTICOS	285/35 R20 (del.) 345/30 R21 (tras)
PESO EN VACÍO	2.070 kg
MALETERO	n.d.
PRECIO BASE	n.d.
LANZAMIENTO	Junio de 2024

Tras ocho años en producción (con un considerable número de versiones y, sobre todo, de ediciones especiales) el Bugatti Chiron deja su lugar a este nuevo modelo, un Tourbillon que representa un considerable avance. Estrena mecánica, abandonando el 8.0 W16 sobrealimentado por un nuevo atmosférico, también de 16 cilindros, pero colocados en V, con cubicaje final de 8,3 litros. Va enlazado a una caja de cambios de doble embrague y ocho relaciones. La potencia máxima

es de 1.000 CV y se complementa con 3 motores eléctricos (2 en el eje delantero y un tercero en el trasero) que, en conjunto, aportan otros 800 CV. Una batería con una capacidad de 25 kWh permite al Tourbillon recorrer hasta 60 km en modo 100% eléctrico. Bugatti asegura que los 300 kg extra de la hibridación no suponen lastre, pues el sobrepeso de la máquina eléctrica se compensa al prescindir de los cuatro turbos del anterior esquema mecánico. Desde luego, en lo que a prestaciones refiere, el nuevo hypercar marca

territorio entre los de su clase, con una máxima de 445 km/h y una aceleración de 0-100 km/h de 2 segundos; es capaz de alcanzar 200 y 300 km/h en menos de 5 y 10 segundos, respectivamente.

EVOLUCIÓN ESTÉTICA

Las líneas exteriores entroncan claramente con la evolución de diseño que ha seguido la marca desde el lanzamiento del Veyron, en 2005. Tiene una longitud de 4,67 metros, 2,05 de anchura y 1,19 metros de altura, con una distancia entre ejes de 2,71 metros, 29 mm

**MECÁNICA HÍBRIDA:
DA UNA POTENCIA
TOTAL DE 1.800 CV**



**TIENE UN PRECIO DE
3,8 MILLONES DE EUROS,
MÁS IMPUESTOS**



El nuevo diseño interior de Bugatti mantiene el espacio para los ocupantes colocando los asientos más abajo y más juntos. La consola está fabricada en aluminio.

mayor que la del Chiron. El nuevo diseño de la cabina ha permitido conseguir menor superficie frontal (con ello mejora la aerodinámica). Para no mermar espacio interior, los asientos van anclados más bajo y más juntos, separados por una consola de aluminio. El puesto de mando, con pedales y volante re-

gulables longitudinalmente, concentra en la instrumentación uno de los detalles más llamativos, un cuadro analógico que imita la complicación de la alta relojería.

Bugatti fabricará 250 unidades del Turbillon con entregas en 2026 a razón de 3,8 millones de euros (más impuestos) la pieza. ■

**ALCANZA
445 KM/H**



CITROËN C3

Giro radical

Con la apertura de pedidos de las versiones de gasolina del Nuevo C3, Citroën actualiza un superventas europeo del que ha vendido más de 1,5 millones de unidades desde 2016. Este icónico utilitario de segmento B opta ahora por sacudir el mercado desde un concepto innovador fiel a parámetros como un diseño único, distintivo confort a bordo, equipamiento útil para el día a día y posicionamiento de precio atractivo.

Todo en él está pensado para potenciar sencillez y bienestar. Su suspensión con amortiguadores hidráulicos progresivos en to-

das las versiones complementa el efecto envolvente de los asientos Citroën Advanced Comfort y la nueva arquitectura de salpicadero C Zen Lounge, de estilo despejado fruto de soluciones como el cuadro Citroën Head-Up Display y un compacto volante.

BASE INÉDITA

El Nuevo C3 acude a la inédita plataforma SmartCar, que entre otros incrementa altura libre al suelo. También gana altura total (1,57 metros) sin comprometer longitud (4,01 metros), para seguir siendo práctico y ágil en ciudad. Disponible desde 14.990 €



Tecnología Smartphone Station de serie para el acabado You, y navegación 3D sobre pantalla táctil de 10,25" (arriba, también de serie en el nivel You Pack Plus) incluida en la terminación Max.

ACTITUD SUV: EL NUEVO C3 FIJA 4,01 M DE LARGO, PERO GANA ALTURA (1,57 M) Y HUECO LIBRE AL SUELO



COMPACTO PARA
CIUDAD PERO CAPAZ:
SOLO EL MALETERO
PARTE DE 310 LITROS



Asientos Citroën Advanced Comfort: usan espuma suplementaria (+10 mm) para ganar sensación de suavidad y confort desde el primer contacto.



En versión eléctrica ë-C3 puede recargar en corriente continua a un tope de 100 kW (hasta 11 en alterna).

con motor de gasolina 1.2 de 100 CV y cambio manual, añadirá una interesante versión híbrida C3 Hybrid 100 con tecnología de 48V y distintivo ECO de la DGT. Realiza hasta el 50% de los trayectos urbanos sin una gota de gasolina, con las ventajas de una marcha libre de ruidos y vibraciones y 12 CV suplementarios (desarrollados por el motor eléctrico) ante fuertes aceleraciones, mientras ajusta

huella ambiental: baja emisiones un 10%. Además, asocia cambio automático de doble embrague ë-DCS6. Por último, el 100% eléctrico ë-C3 (viñeta 0 Emisiones), de 113 CV, suma batería LFP de 44 kWh para una autonomía de hasta 326 km. Recarga a 100 kW en tomas rápidas, del 20-80% en 26 minutos, y opcionalmente en alterna a 11 (de serie, 7 kW), del 20-80% en 2,5 horas.

Por cierto, el Nuevo Citroën C3 no renuncia a la conectividad (sistema de navegación online 3D sobre pantalla táctil a color de 10,25" y mirroring inalámbricos...), seguridad y asistencias de conducción más avanzadas: desde Active Safety Brake a aviso activo de cambio involuntario de carril, pasando por reconocimiento de señales, asistente de arranque, freno de estacionamiento eléctrico...

GAMA ALFA ROMEO ELECTRIFICADA

Deportivos sostenibles

La legendaria firma italiana del grupo Stellantis cuenta con una moderna gama todocamino que apuesta firmemente por la electrificación. Así lo avala en primer término el nuevo benjamín Junior (4,17 metros de longitud), un seductor B-SUV (en acabados estándar, Speciale y Veloce, según mecánica), diseñado por el prestigioso Alejandro Mesonero Romanos, que concentra rasgos de icónicos modelos de la casa. Presume del dinámico ADN de los modelos de Arese y de un abanico mecánico encabezado por la primera motorización 100% eléc-

trica en la historia de Alfa Romeo: los Elettrica en variantes de 156 y 240 CV.

Beneficiados por la etiqueta medioambiental CERO de la DGT, están dotados de una capaz batería de 54 kWh capaz de recargar en tomas rápidas de 100 kW, en 30 minutos del 10 al 80% (también soportan cargas en puntos trifásicos a un máximo de 11 kW). Con 156 CV, Junior Elettrica homologa casi 400 km de autonomía.

La gama pasa igualmente por la motorización híbrida, de 136 CV y etiqueta medioambiental ECO. Comprende motor turbo de gasolina 1.2 de tres cilindros y eléctrico,

este con una batería de alta tensión de 0,9 kWh que puede mover el coche por sí mismo a muy baja velocidad, como en una diversidad de traslados urbanos. Integra caja de cambios automática de doble embrague y seis relaciones y asegura prestaciones de primer orden (hasta 206 km/h de velocidad máxima y 8,9 segundos de 0 a 100 km/h) con ajustados consumos y emisiones (desde 5 l/100 km y 111 g/100 km).



Detalle del selector de modos de conducción DNA, en Tonale.



**TONALE HYBRID,
EN 130 Y 160 CV**



**TONALE Q4:
BATERÍA A TOPE
EN 2,5 HORAS**



Hablando del SUV compacto Tonale (4,53 metros de longitud), a la venta en terminaciones Sprit, Veloce y Tributo Italiano, propone la declinación híbrida enchufable Q4 con tracción total, cambio automático de convertidor y seis velocidades, y etiqueta ambiental 0 Emisiones. Un conjunto de 280 CV capaz de moverse durante 65 km de forma completamente eléctrica a un máximo de 135 km/h.

DISTINTAS OPCIONES

En esta versión el conductor puede elegir circular de forma eléctrica, ahorrar batería para uso posterior, recargarla en marcha (modo e-save) o avanzar de forma híbrida, aquí en posiciones normal o deportiva. El sistema autoriza recargar la batería en puntos de corriente alterna a un máximo de 7,4 kW, en solo 2,5 horas.

También cabe considerar la alternativa híbrida (etiqueta am-



**JUNIOR ELETTRICA,
PRIMER ALFA ROMEO
100% ELÉCTRICO**



ambiental ECO) Tonale Hybrid, con cambio automático de doble embrague TCT y siete velocidades; hay versiones de 130 y 160 CV. De nuevo, la máquina eléctrica de estos propulsores comprende una batería de ión litio de 0,77 kW (autorrecargable en las fases de retención y frenada, durante la marcha) que logra mover al Tonale sin emisiones y a baja velocidad en una variedad de situaciones, ahorrando así en consumo (desde 5,7 l/100 km) y emisiones. En todo caso, las prestaciones están garantizadas: hasta 210 km/h de velocidad máxima y 8,8 segundos en el sprint de 0-100 km/h. ■



FIAT 600 HYBRID LA PRIMA

El más necesario

Aunque debutó eléctrico, el Fiat 600 necesitaba como agua de mayo una motorización térmica. Dicho y hecho, y además con fundamento: hibridación, etiqueta ambiental ECO y hasta cambio automático. El cóctel perfecto para el estilo B-SUV de moda.

EDUARDO CANO PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

FIAT 600 HYBRID LA PRIMA

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo MHEV
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	100 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	205 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	184 km/h
ACELERACIÓN	10,5 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,9 l/100 km
MEDIDAS	4.178 / 1.779 / 1.525 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R 18
PESO EN VACÍO	1.280 kg
MALETERO	385-1.256 litros
PRECIO	29.900 €
GAMA DESDE	24.900 €
CUOTA RENTING	119 €/mes
LANZAMIENTO	Junio de 2024



*Importe aproximado para 2 años y 20.000 km. Condiciones en fiat.es

Estaba anunciado desde el debut del modelo, que llegó (y sigue estando disponible) como eléctrico puro y ya es una realidad a adquirir en los comercios de la marca. Te hablo del nuevo Fiat 600 Hybrid, que viene a completar una gama (en realidad lo hará a final de año cuando añada este mismo motor, pero de 136 CV, 1.500 € por encima) que, dada la falta de compradores de eléctricos puros, andaba coja.

No se anda por las ramas: nada de gasolina a pelo y nada de alternativas con cambio manual: cuenta con motorización híbrida ligera (propulsor de gasolina 1.2 turbo de 3 cilindros, otro eléctrico y batería para este de 0,43 kWh útiles), realmente próxima a lo que es un híbrido autorrecargable porque logra mover al coche por sí sola a baja velocidad (menos de 30 km/h, apenas un km, básicamente maniobrando y en algún que otro avance como en atascos), asocia-

da a una transmisión automática de doble embrague y 6 marchas. Esta suma además una posición M para apurar más cada relación, y también levas de volante para usarla de forma manual/secuencial. Al menos en la unidad probada, el combinado no contaba con modos de conducción, pero nos consta que sí los ofrecerá.

Teniendo en cuenta que el 600 mide 4,2 metros de largo y que pesa algo menos de 1.300 kg antes de subir al conductor, pero que

PRECIO: 29.900 €

**RESPUESTA MECÁNICA
SUFICIENTE Y SOBRE
6 L/100 KM DE MEDIA
REAL**

**Pintura
metalizada
700 €**



Cámara trasera De serie



Control crucero adaptativo De serie

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXXX
PRESTACIONES	XXXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXXX
CONSUMO	XXXXXX

un combinado mecánico parecido, como aquí, con tecnología de 48 V y etiqueta ambiental ECO de Tráfico, aterriza en modelos tan dispares como la berlina cupé Peugeot 408 (vale, con 136 CV), bastante más grande y pesada, cabe anticipar que en lo tocante a prestaciones la cosa funciona.

TODO MUY CORRECTO

Digamos que su ímpetu no deja sin aliento, pero el aporte eléctrico es evidente en arrancadas y tráfico cotidiano, lo que junto al funcionamiento del cambio automático (a gestionar desde botones a pie de salpicadero, solución discutible por poco rápida al maniobrar,

pero también con las citadas levas para apurarlo en más de una ocasión) depara una conducción, en conjunto, gratificante. Ciertamente al tener una marcha siempre engranada, al pararse hay que tener permanentemente pisado el freno para evitar que el coche se mueva, pero a cambio todo ello reacciona con rapidez en carretera y permite adelantar (no en maniobras ajustadas), incorporarse a la vía o afrontar un largo repecho con seguridad.

Nosotros no hemos logrado limitar el consumo a ese promedio oficial inferior a 5 l/100 km; más bien nos hemos ido un litro por encima y yendo fuerte por carretera →

SUS RIVALES

HONDA JAZZ CROSSTAR HYBRID

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea + eléctrico
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	122 CV
CONSUMO	4,8 l/100 km
PRECIO	30.550 €

Exclusivo por poco visto, es un automóvil de buena factura, menos maletero (desde 304 litros) y mecánica full hybrid algo más eficiente, sobre todo en recorrido urbano.



TOYOTA YARIS CROSS HÍBRIDO 130 GR SPORT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea + eléctrico
CILINDRADA	1.490 cm³
POTENCIA	130 CV
CONSUMO	4,8 l/100 km
PRECIO	28.450 €

A un precio algo mejor podemos hacernos con esta alternativa full hybrid tan de moda. Maletero y plazas traseras son equiparables. El consumo urbano es algo más competitivo. El cambio automático, menos.





1 Cuadro digital de 7": ofrece distintos contenidos a escoger. **2** Selector del cambio por botones, cómodo y original pero no la mejor solución para maniobrar con rapidez. **3** Multimedia: acude a una pantalla de 10,25": táctil y a color, exhibe gráficos sencillitos, pero se controla con facilidad y acopla Bluetooth e integración CarPlay/Android Auto cable. Hay bahía de carga inalámbrica para móviles Qi.



PRESENTACIÓN AGRADABLE; TODO EL PLÁSTICO ES RÍGIDO PERO EL CONJUNTO AGRADA



Faros full LED (y pilotos traseros LED), con cambio automático cruce/carretera y sensor crepuscular. Diseño muy vintage.



Maletero muy correcto para la dimensión exterior. El piso puede situarse entre dos alturas y el portón es eléctrico de serie.

ra por encima de 8 litros. Pero ten claro que en uso urbano intensivo es factible dejarlo en cifras próximas a las homologadas, punto a favor de su avanzada hibridación.

CÓMODO

Dinámicamente, el 600 toma la base de otros en Stellantis como los Jeep Avenger, Opel Mokka o Peugeot 2008. Una contrastada plataforma (CMP) que permite una conducción sencillísima, cómoda y segura. No es el coche pa-

ra tirarse a curvas como un demonio, pero frena, pisa y entra bien.

Por lo demás, calidad adecuada sin tirar la casa por la ventana: ajustes precisos (a base de piezas plásticas duras por doquier), digitalización equilibrada (ni la instrumentación ni el multimedia llevan grandes pantallas, pero cumplen), plazas traseras (en el huco de pier-

nas) justitas para ocupantes altos, un maletero muy razonable para la longitud del coche, equipamiento de bandera en este tope de gama La Prima (mira la ficha de abajo) y lunares inherentes a la estructura que lo soporta, como prominentes umbrales de puerta y una posición de rodillas, ya sentados, más alta de lo que es natural.

EL PROBADOR OPINA



Sin duda, el motor a elegir en la gama, hasta por delante del Hybrid de 136 CV, no mucho más prestacional. El coche entra por los ojos y responde a lo que se espera de él. La gama arranca en unos 21.500 € con promociones y dotación suficiente, aunque haciendo números este La Prima puede ser buena alternativa. Condúcelo de forma eficiente: te devolverá el esfuerzo.



ASIENTOS CÓMODOS DELANTE; DETRÁS, JUSTITO

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Advertencia colisión frontal+frenada emergencia automática; 8 airbags; alerta pérdida involuntaria carril; cámara trasera; reconocimiento señales; supervisión atención conductor; control crucero adaptativo; faros full LED+asistente luz carretera+pilotos traseros LED; sensores lluvia+luz; llantas 18"; portón trasero eléctrico; retrovisores exteriores eléctricos y calefactables+interior fotocromático; sensores aparcamiento delanteros, laterales y traseros; acceso y

arranque sin llave (arranque botón); iluminación ambiente configurable; asientos delanteros función masaje (conductor reglaje eléctrico); tapicería simil piel marfil; climatizador monozona; vidrios traseros sobretintados; cargador teléfono inalámbrico Qi; cuadro digital 7"; multimedia con pantalla 10,25" y navegación; Bluetooth; CarPlay/Android Auto+reconocimiento; volante multifunción con levas y forro simil piel y piso maletero regulable.

OPCIONES Pintura metalizada (700 €)

LEXUS LBX

Un lujo concentrado

Altas cotas de lujo para el modelo más compacto de Lexus. Así es el nuevo LBX, un sofisticado crossover híbrido altamente eficiente y de atractivas líneas contemporáneas también definido por el confort y por detalles interiores que transmiten una calidad superior, propia de un modelo de alta gama.

El LBX exhibe un aspecto fresco y un estilo de 'lujo casual' que recoge los gustos modernos dentro de una silueta altamente seductora. Su enfoque conecta con un nuevo público, más joven e interesado por el estilo, reinterpretando la calidad y la factura artesanal características de Lexus en clave moderna. Siguiendo esta filosofía, propone una diversidad de opciones a escoger, en línea con la apuesta de la marca por ofrecer

<< Enfoque y 'lujo casual' conectan con un público que prima el estilo >>



un lujo más personal. De ahí los ambientes Elegant, Relax, Emotion y Cool, cada uno de carácter distintivo (refinado, dinámico, deportivo...) a través de la selección de colores, tacto e imagen de tapicerías y acabados. Por otra parte, y en sintonía con las vigentes inquietudes medioambientales, da a elegir un interior sin cuero como alternativa al Ultrasuede o al exclusivo cuero de semianilina, hasta ahora exclusivo de la berlina de representación Lexus LS.

SENSACIÓN DE CONFIANZA

Pese a sus dimensiones compactas, depara confort, confianza y seguridad al volante conforme a la filosofía Lexus Driving Signature. Justo a los mandos, vista dominante inherente a un SUV y sustentada en un bajo cuadro de mandos digital, de 12,3" y personalizable, y en un amplio parabrisas.

Equipa multimedia Lexus Link Connect en pantalla táctil central de 9,8", control por voz de estilo conversacional y sencillos e



Ergonomía y selección de materiales con la factura artesanal característica de Lexus, aquí reinterpretada en clave moderna.



Compacto pero versátil: el maletero, diáfano y accesible, varía capacidad en función de si la tracción es delantera o total.

intuitivos mandos físicos para el audio y la climatización. La gama, dotada de lo último en seguridad y asistencias de conducción, contempla un amplio abanico de detalles al estilo del asistente climático que optimiza constante-

mente las fuentes de calefacción y refrigeración para cada ocupante o la posibilidad de instalar sonido Mark Levinson premium con 13 altavoces, expresamente diseñado para la arquitectura interior del LBX. □



LOS ELÉCTRICOS MÁS A TIRO

En la diana



Que los eléctricos no terminen de funcionar comercialmente hablando ya no responde a precios desorbitados. Prueba de ello son las opciones que traemos a estas páginas: dejando a un lado la controversia por falta de puntos de recarga, reúnen lo necesario como opción de movilidad sostenible cotidiana.  KARAM EL SHENAWY

Algunos apuntaban a que este año las ventas de eléctricos alcanzarían máximos históricos. No ha sido así: en comparación con 2023 los números son mejores, pero alejados de las previsiones. De hecho, las matriculaciones de coches sin emisiones están estancadas en España, Europa y Estados Unidos. En nuestro mercado la situación es si cabe más preocupante: esta tecnología lleva dos meses seguidos bajando. Su incidencia en el total de ventas es cada vez menor (al cierre de estas líneas, cuota de solo el 4,6%).

A esta situación se añade la imposición de tasas arancelarias comunitarias de hasta el 38,1% a modelos de origen chino para evitar su desembarco masivo estando (como están) fuertemente subvencionados en su país de origen, lo que dificultará aún más ver automóviles dotados de esta tecnología.

PRECIOS POPULARES

Está por ver cómo afectarán esas tasas a unos precios que, en el caso de los eléctricos, habían conseguido estancarse o bajar. Además, los fa-

bricantes han centrado buena parte de su estrategia en este campo en los segmentos más populares y accesibles, con el objetivo de incentivar su atractivo.

Justo en esa línea, este dossier analiza las opciones 100% eléctricas en conjunto más aconsejables, ya sea por rendimiento, calidad y, mejor aún, precio. Y es que de nada sirve que los gobiernos quieran imponer la electrificación a los ciudadanos si estos (que sobre todo en España aparcen en la calle sin puntos de recarga a la vista) no pueden acceder a ella.

Desde 22.590 €

EN 2025 LLEGARÁ
UNA VERSIÓN MÁS
ASEQUIBLE



7 PLAZAS EN
4,39 METROS



Desde 25.280 €



CITROËN ë-C3 Y ë-C3 AIRCROSS

La firma de los chevrones no es novel en las lides eléctricas de bajo coste: hace más de una década lanzó el C-Zero y casi a la par, el Méhari.

Recogen ahora el testigo las nuevas generaciones de C3 y B-SUV C3 Aircross, en versiones ë-C3 y ë-C3 Aircross, respectivamente. Se basan en la nueva plataforma del Grupo Stellantis para vehículos asequibles SmartCar. En ambos la evolución estética es absoluta, e incluso el utilitario propone un look de corte aventurero. Diferenciadora entre ambos es la modularidad, pues el C3 Aircross, gracias a sus 40 cm extra de carrocería y 13 más de batalla, ofrece un amplio y configurable habitáculo apto hasta para 7 ocupantes. En lo mecánico, uno y otro proponen de momento un mismo conjunto compuesto por un motor de 113 CV y 120 Nm de par límite que se alimenta de una batería de 44 kWh con la que homologan 306 km, el todocamino y, 320 el utilitario.

Este, además, tiene previsto añadir en 2025 una versión de menor potencia con una autonomía que rondará 200 km. Además de una vocación más urbana, buscará bajar de 20.000 €. Precisamente, el ë-C3 arranca en 22.590 €, mientras que el ë-C3 Aircross lo hace en 25.280 antes de aplicar beneficios fiscales y Plan Moves III.

BYD DOLPHIN

La firma china ha desembarcado en Europa, España incluida, con un amplio portfolio de productos destinados a diversos clientes. De todos, el más económico es el Dolphin, un compacto de 4,30 metros de largo que fija en el precio una de sus bazas. Y es que arranca en 35.690 €, tarifa que baja de forma apreciable si aplicas descuentos y ayudas gubernamentales. De hecho, te lo puedes llevar por 22.000 €. Y hay más, pues entre finales de 2024 y comienzos de 2025 BYD lanzará una versión de menor rendimiento y autonomía que podría costar unos 16.000 €, siempre y cuando las tasas arancelarias no sean

En 2025, por menos de 20.000 €



demasiado severas. Dicho esto, hablamos de un coche solvente por espacio interior, con una segunda fila amplia y maletero de al menos 345 litros, buenas calidades interiores y rendimiento a la altura de lo previsto, incluso para viajar. No obstante, el Dolphin a la venta rinde 204 CV y presenta una autonomía de 427 km gracias a una batería de 60,4 kWh. Toma nota: en función de la tarifa de luz que tengas contratada a domicilio puede completar 100 km por menos de 2 €.



DACIA SPRING

Su antecesor costaba menos de 20.000 €, tarifa que mantiene esta profunda actualización al arrancar en 17.890 una vez aplicados descuentos comerciales. Es más, puede quedar en poco menos de 11.000 € si aplicas la subvención del gobierno. En este caso hablamos del Spring Expression con una potencia de 45 CV pues si subes al Spring Extreme con motor de 65 CV y más equipamiento de serie el sobrecoste es de 2.000 €. En ambos la batería es de 28,6 kWh, lo que redunda en una autonomía de 220 km en ciclo mixto (más de 300 en circulación ciudadana pura). A todo ello, en términos de calidad y presencia este urbanita de 3,70 metros de largo ha ganado enteros. De paso, y entre otros, ha ganado tecnologías como la carga bidireccional V2L.

Desde 10.890 € con ayudas



FIAT 500e

La reinterpretación del mito urbano italiano no ha funcionado todo lo que se esperaba. Quizá por ello la firma italiana ya trabaja en una versión híbrida ligera, con etiqueta ECO y cambio automático, que bajará un precio hoy por hoy inaccesible para más de uno. A ver, te puedes comprar el 500e de acceso con motor de 95 CV y batería de 23,7 kWh para un máximo de 190 km por 27.483 €, a los que restar 10.000 si aplicas el Plan MOVES III y la deducción en el IRPF. Para quien necesite más rendimiento y, sobre todo, mayor alcance, hay un 500e de 118 CV con 330 km de autonomía oficial a partir de una pila más grande, de 42 kWh. En este caso,

el precio parte de 31.203 €. Para ambos Fiar regala el punto de recarga EasyWallbox, que facilita la operación a domicilio. En otro orden de cosas, el 500e se caracteriza por unas escuetas dimensiones, con una longitud de 3,63 metros. Además, puedes elegirlo con carrocería cerrada o semi descapotable C (+2.790 €), y también con una silueta 3+1 que adosa una mini puerta de movimiento opuesto a la marcha tras la del acompañante, para facilitar el acceso a las plazas traseras; sale por 1.395 € más. Por cierto, quien necesite un coche más grande bien puede considerar el Fiat 600e, una suerte de semi B-SUV con 156 CV, 400 km de autonomía y un precio que arranca en 39.145 €.



En 3 carrocerías

HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

La segunda generación del crossover coreano ha experimentado un cambio radical, no solo en diseño, también en dimensiones: ahora mide 4,35 metros de largo (+14,5 cm), crecimiento que redunda en un interior más amplio, con una segunda fila más apta para adultos de estatura media y un maletero que incrementa volumen un 30% (desde 466

litros). A diferencia del Kia Niro EV, Hyundai ha decidido mantener dos alternativas mecánicas y dos baterías. De esta forma, la gama arranca en un Kona eléctrico de 135 CV asociado a una pila de 48,8 kWh que homologa una autonomía de 380 km. De ahí da el salto al de 204 CV con batería de 65,4 kWh y un recorrido máximo de 510 km. Ambos incorporan tecnología de 400 voltios y recargan del 10-80% en 41 minutos en tomas rápidas de 102,5 kW. También contemplan como novedad la tecnología V2L



Hasta 510 km de autonomía



de carga bidireccional, para suministrar hasta 3,6 kW a dispositivos externos como bicicletas eléctricas, sin ir más lejos. Al ser un coche más grande, tecnológico y seguro, el precio sube de forma apreciable, en concreto 3.600 €. Eso sí, gracias a todos los descuentos vigentes, de marca y oficiales, la versión de acceso puede ser tuya a cambio de 21.240 € (en tarifa, 40.950), mientras que el Kona Eléctrico de 204 CV asciende a 25.640 € (arranque en 45.350). La gama se estructura en niveles Flexx, N Line, Tecno 2C y N Line Style 2C.



La gama comercial del eNiro se estructura en torno a los acabados Concept, Drive y Emotion. Entre sus principales virtudes figuran el confort de marcha, la digitalización del puesto de mando y la capacidad del maletero, con 495 litros de partida. Por cierto, quien desee optar a su sello ambiental CERO de la DGT puede considerar el Niro Híbrido Enchufable, o PHEV.



KIA E-NIRO

Primo hermano del Hyundai Kona Eléctrico, en esta segunda generación experimentó un cambio apreciable de diseño, dinámica, seguridad y tecnología sobre su antecesora. Todo ello sin dejar de lado un precio más o menos competitivo: la firma coreana lo vende desde 38.600 € con descuentos comerciales ya aplicados, pero a los que sumar hasta 7.000 € de Plan Moves III. A diferencia del Kona Eléctrico, solo está disponible con propulsor de 204 CV y 255 Nm de par límite que combina con una batería de 64,8 kWh para dar como resultado una autonomía de 460 km. La potencia de carga máxima en tomas de corriente continua asciende a 80 kW, lo que se traduce en una espera de 45 minutos para pasar del 10-80%. También cuenta con tecnología de carga bidireccional V2L.



460 km de autonomía



se fabrica en Zaragoza



asequibles. En lo mecánico, el Ypsilon del que hablamos es eléctrico y hace uso de un motor de 156 CV asociado a una batería de 51 kWh de capacidad con la que homologa 397 km de rango. A lo largo de 2025 agregará la declinación deportiva Ypsilon HF, siglas míticas para una alternativa que elevará rendimiento a 240 CV.

LANCIA YPSILON

El Ypsilon supone el regreso de esta denominación al mercado y, en España, de la propia Lancia. Sí, la firma italiana retorna, y lo hace con una estrategia electrificada en el que la primera piedra es este B-SUV de 4,08 metros de largo que comparte plataforma con los Opel Corsa, Peugeot 208... Propone un diseño atrevido, con elementos singulares como las luces diurnas delanteras, el nombre de la marca sobre el capó y grupos ópticos traseros circulares tipo 3D. Dentro persigue ofrecer refinamiento a base de materiales y apariencia cuidados, muy al estilo italiano. Lógicamente, no es una ganga: el precio de salida del Ypsilon BEV parte de 39.990 €. Esa tarifa corresponde a la edición de lanzamiento Cassina, limitada a 1.906 unidades (año de fundación de la marca) y que añadirá acabados más sencillos y





Hasta 435 CV



MG4 ELECTRIC

La vuelta de MG al mercado europeo no ha podido ser más exitosa. Tanto es así que es la firma china (propiedad del grupo SAIC) que más vende en el Viejo Continente. En España, el MG4 Electric es el único que mantiene el pulso a los Tesla Model 3 y Model Y: es el tercero en ventas eléctricas. El secreto de su éxito, además por una gama compuesta por cuatro versiones entre 170 y 435 CV, reside en autonomías que van de 350 a 520 km y, más aún, en el precio. Y es que este compacto de 4,29 metros de largo arranca en 17.480 € una vez aplicados descuentos por campañas y financiación, y restado todo el Plan Moves III.

OPEL FRONTERA

La firma alemana recupera una de sus nombres históricos que lleva a este B-SUV grande, con una variante 100% eléctrica de precio razonable. Este otoño tendrán lugar las primeras entregas de un coche que puedes reservar a 23.500 € (descuentos comerciales incluidos), o bien desde

5 o 7 plazas



16.500 si le aplicas el Plan Moves III al completo. Comparte plataforma SmartCar con el Citroën ë-C3 Aircross, lo que también le permite acceder a motorizaciones híbridas ligeras. La eléctrica que nos ocupa da 113 CV y puede recorrer 300 km desde una batería de 44 kWh. A medio plazo incorporará una segunda alternativa eléctrica con un rango estimado superior a 400 km. Y, sí, es bastante compacto, con 4,38 metros de largo, pero la cabina autoriza 5 e incluso ¡7! ocupantes, con un maletero de lo más razonable: 460 litros.

TESLA MODEL 3

Es el auténtico rey de reyes en esto de los eléctricos, junto a su alter ego SUV Model Y. La llegada de la berlina californiana supuso un antes y un después en el mercado al poner al alcance muchos un producto aspiracional que, de paso, despachaba



Desde 26.990 €

eficiencia y opciones de recarga rápida muy razonables a partir de la red de Supercargadores Tesla, repartidos por media geografía. Puesto al día hace poco, sigue luciendo una relación precio-producto envidiable con tarifas que parten de 39.990 € en la versión con 513 km de autonomía (el Performance llega a 55.990). Puede que suba por las tasas arancelarias de las que hablábamos al llevar baterías 'made in China', pero de momento lo que ha hecho es bajar: con el plan Boost de la marca, desde 26.990 € hasta el 30 de septiembre, ojo, 3.000 € menos que el Model Y más asequible.



OMODA 5 PREMIUM 1.6 TGDI 7DCT **vs.**
SEAT ATECA 1.5 TSI DSG FR SPECIAL EDITION

Nuevos aspirantes

El desembarco de los fabricantes chinos ha sacudido la relación de fuerzas en el mercado. El OMODA 5 ataca precisamente uno de los segmentos más demandados con un producto de interesante relación calidad/precio. Le confrontamos con un modelo tan consolidado como el Ateca, excelente sparring por su veteranía y valía en todos los frentes.

📷 JUAN PABLO ESTEBAN 📷 PALOMA SORIA

Los datos mandan: los todocaminos de tamaño medio siguen contando con el beneplácito del usuario, y ya acaparan en el mercado español el 31,7% de cuota contando todas las categorías. Nada nuevo en los últimos tiempos, situación que ha propiciado la llegada de nuevos actores interesados en colocar sus modelos en ese escenario.

Entre estos nuevos productos que desembarcan en la plaza ibérica, la china OMODA, perteneciente al grupo Chery y que se ha instalado en España con infraestructura de marca propia, juega sus cartas con un SUV de imagen potente y precio ajustado. Y, al parecer, está gustando porque solo en junio consiguió vender 824 unidades y en el acumulado del año lleva 2.314 coches vendidos. Es, con bastante diferencia, la marca con mayor penetración en el mercado, ocasión que aprovechamos

EN POCOS MESES HA TENIDO
BUENA PENETRACIÓN EN EL
MERCADO

PRECIO: 29.900 €

Asistente
de atascos
De serie

Asientos
climatizados
De serie



FICHA TÉCNICA

OMODA 5 PREMIUM 1.6 TGD 17DCT

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.598 cm³
POTENCIA	185 CV
PAR MÁXIMO	290 Nm a 2.000 rpm
V. MÁXIMA	206 km/h
ACELERACIÓN	7,8 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	7,5 l/100 km
MEDIDAS	4.400 / 1.825 / 1.588 mm
NEUMÁTICOS	215/55 R18
PESO EN VACÍO	1.423 kg
MALETERO	360-1.075 litros
PRECIO	29.900 €
GAMA DESDE	27.900 € (dto. 22.990 €)
CUOTA MES*	149 €/mes
LANZAMIENTO	Febrero de 2024

*Importe aproximado para 4 años y entrada de 7.673 €

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



para comparar este OMODA 5 con un peso pesado de la clase como es el Seat Ateca.

El español, aunque ya está en números lejanos a los más modernos Hyundai Tucson y Nissan Qashqai, los referentes actuales, se mantiene en cifras razonables: 745 vehículos en junio y casi 4.000 en el acumulado hasta entonces. Es un veterano que todavía hoy, con una oferta realmente variada en la competencia, sigue siendo muy válido.

DE LARGO, IGUALADOS

Como vemos, los dos ofrecen un tamaño similar cerca de los 4,4 metros de largo, dimensiones que podemos situar en la parte baja del segmento. Mientras que el español expone una imagen bien reconocible y actualizada en los últimos años con pequeños retoques, el adversario chino cuenta con la ventaja de la novedad y un aspecto sin duda más llamativo,

argumento que también traslada al interior. El habitáculo del OMODA 5 se percibe más sofisticado de primeras sin parecer un coche básico, algo que tampoco es muy complicado a la vista del sobrio salpicadero de un Ateca bastante más convencional en muchos detalles.

Lejos de ser una desventaja, cuando te montas en el Ateca encuentras todo con facilidad y los mandos responden correctamente. Esto afecta por ejemplo a la climatización con su correspondientes botones (y grandes) aglutinados en la zona central de la consola, más prácticos que los integrados de forma táctil más avanzada en la moldura central del salpicadero del OMODA. En el oriental también se puede hacer desde pantalla, pero incluso así me resulta más cómoda la propuesta del de Martorell y, además, se ve mucho mejor la temperatura elegida (en el otro, la indicación →

PRECIO: 36.803 €

**ESTE AÑO ESTRENA
ACABADO
FR SPECIAL EDITION**

Control de chasis adaptativo
748 €

Control de ángulo muerto
Deserie

FICHA TÉCNICA

SEAT ATECA 1.5 ECOTSI 150 CV DSG FR SP. ED.

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	150 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm a 1.500 rpm
V. MÁXIMA	202 km/h
ACELERACIÓN	9,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.381 / 1.841 / 1.615 mm
NEUMÁTICOS	215 / 50 R18
PESO EN VACÍO	1.418 kg
MALETERO	510-1.604 l
PRECIO	36.803 € (39.903 € sin dto.)
GAMA DESDE	28.269 €
CUOTA MES	472 € / mes
LANZAMIENTO	Agosto de 2020

*Consultar condiciones en seat.es

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX



**SU MOTOR ES MÁS
ENÉRGICO Y POTENTE,
PERO GASTA MÁS**



Estéticamente es más llamativo. Los faros son todo LED e incluyen luces de carretera de activación automática.



En este acabado Premium viste llantas con inscripciones decorativas en rojo. Son siempre de 18 pulgadas.



Se queda un poco corto dentro de su segmento. El portón es eléctrico.

en el display central sin acudir a su menú específico es minúscula.

En general, los ajustes de materiales del Ateca están un paso por delante, y esa mayor vistosidad del OMODA no pasa de ahí. La presentación digital del asiático es más impactante a simple vista pero con el uso diario el Seat es más convincente.

CAPACIDAD SUPERIOR

Aparte, la habitabilidad está mejor resuelta en este último. Aprovecha muy bien cada centímetro disponible y da cotas superiores en altura para pasajeros y especialmente maletero: 510 litros frente a solo 360.

No obstante, el OMODA 5 integra bien amplios huecos portaobjetos (bajo la consola cuenta con



De momento, solo se vende con un motor gasolina (habrá luego eléctrico) cuyo emblema alude a su cifra de par máximo.

una base y tomas USB algo escondidas) y se muestra superior en lo que a equipamiento se refiere. Tddo, con una tarifa más interesante: 29.900 € en este acabado tope de gama Premium, casi 7.000 € por debajo del Ateca en terminación FR Special Edition (novedad este año).

La marca china despliega toda una serie de elementos que se pagan aparte o son inexistentes en

el español. Hablamos de asientos eléctricos y climatizados, iluminación ambiente activa al ritmo de la música (64 colores), cámaras de visión 360°, techo panorámico, completos asistentes a la conducción (aunque un tanto intrusivos)... Lo trae todo, al contrario que el rival si bien tampoco se echa mucho en falta en el Ateca probado.

En lo que a gama se refiere, la comparación es desigual porque OMODA solo vende su todocaminos con motor gasolina turbo de cuatro cilindros y 185 CV (aunque este mismo año también se comercializará en variante eléctrica de 204 CV y 430 km de autonomía), frente al catálogo más amplio de Ateca que está disponible con gasolina 1.0 TSI 115 CV, 1,5 →





GANA EN PRESENTACIÓN Y EQUIPAMIENTO; LA CALIDAD DE FABRICACIÓN, ALGO INFERIOR

Buen detalle: base de carga inalámbrica con ventilación y tapizado suave.



1



2

1 A simple vista, el cuadro digital es más vistoso pero algunas indicaciones son pequeñas. Hay tres vistas a seleccionar. 2 Los mandos del volante también tienen mejor presencia, aunque no mejor uso que los del rival. 3 Pantalla de 10,25" para un multimedia solo correcto. Hay tres modos de conducción que se activan desde un botón de la consola.



3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero adaptativo; asistente de mantenimiento de carril; monitorización de presión de neumáticos; control de ángulo muerto y tráfico cruzado trasero; asistente de atascos; sistema de monitorización del conductor; selector de modos de conducción; faros full LED con intermitentes dinámicos y asistente de luces de carretera; antinieblas; iluminación ambiental activa de 64 colores; sensores de aparcamiento delanteros y traseros con cámaras 360º; techo solar panorámico; acceso y arranque sin llave; portón eléctrico; climatizador bizona; volante calefactable; asientos delanteros climatizados; tapicería ecopiel; instrumentación digital de 10,25"; multimedia con pantalla táctil de 10,25"; control por voz inteligente; equipo de sonido SONY con 8 altavoces; cargador de móvil inalámbrico Qi de 50W y conectividad Apple CarPlay y Android Auto.

OPCIONES Pintura metalizada o bitono (sin coste).



SOLO CORRECTO PARA SU TAMAÑO; EN LA ZONA TRASERA LAS RODILLAS VAN UN POCO ALTAS



SE NOTA SU VETERANÍA AUNQUE TODOS LOS ELEMENTOS FUNCIONAN CON CORRECCIÓN

Su cambio de doble embrague es más rápido y preciso en modo automático.



1



2

1 La instrumentación digital es de 10,25". Muy completa y legible, ofrece varias vistas predefinidas. 2 El acceso a los diferentes programas de conducción es muy cómoda a través de este mando circular, situado tras el cambio. 3 En la última revisión del modelo, el multimedia es más avanzado. Incluye tomas USB-C en las dos filas de asientos.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; reconocimiento de señales; 7 airbags; control de crucero adaptativo; asistente de luces de carretera; control de ángulo muerto; asistente de aparcamiento automático; modos de conducción Seat Drive Profile; faros Full LED; antiniebla con función cornering; intermitentes dinámicos; llantas de 18"; acceso sin llave; cámaras 360°; portón eléctrico manos libres; tapicería Dinámica; iluminación ambiental; climatizador bizona; asiento trasero abatible desde el maletero; instrumentación digital; sistema de navegación con pantalla táctil de 9,2" y actualización cartográfica; cargador de móvil inalámbrico; Seat Connect Plus 3 años; control por voz y radio digital.

OPCIONES: Pintura metalizada (592 €); llantas de 19" (842 €); techo panorámico eléctrico (1.174 €); control de chasis adaptativo (748 €); asiento del conductor eléctrico (436 €); asientos calefactables (426 €); doble suelo en maletero (145 €); parabrisas térmico (364 €); alarma (322 €); red divisoria (187 €); enganche para remolque (842 €) y rueda de repuesto de emergencia (104 €).



DA MÁS ALTURA INTERIOR. DETRÁS ES MÁS LUMINOSO Y LAS PIERNAS ADOPTAN UN CÓMODO ÁNGULO RECTO

**COMPORTAMIENTO
IMPECABLE: ES UNA
DE SUS BAZAS MÁS
SÓLIDAS**



TSI de 150 CV (el probado) y diésel 2.0 TDI de 150.

El motor del coche chino es más enérgico, y esos caballos de más se notan en salida, consiguiendo una aceleración buena desde un pedal de acelerador más sensible.

AMBOS, DOBLE EMBRAGUE

Esta potencia se suministra junto a una caja de cambios automática, en desventaja ante la diligente DSG de Seat (en catálogo, también manual), más rápida no solo para cambiar secuencialmente (el OMODA 5 carece de levas en el volante, se hace desde la palanca) sino para que en automático entienda mejor cada situación y cambie de forma más inteligente.

La contraprestación al mayor rendimiento de la mecánica asiática es que también gasta más,

sobre los 8 l/100 km de media. Al mismo ritmo, el Ateca puede ahorrar medio litro en ese rango.

Al mismo tiempo, los modales al volante del Seat son más sólidos. De hecho, puede pasar por ser uno de los que mejor se comporta de su categoría, atendiendo a un equilibrio bien ponderado para resultar competente en cualquier escenario. Esto se sustenta sobre todo en una dirección más precisa y una pisada agradable, fortalezas de un Ateca con mejor talante a los mandos.

El OMODA 5, por su parte, no consigue esa neutralidad de movimientos y la dirección filtra demasiado lo que sucede bajo las ruedas, mientras que, aunque la marcha es estable, da signos de acusar antes una conducción más alegre.

EL PROBADOR OPINA



Lo que más me gusta del Ateca es que te adaptas desde el minuto uno a su conducción agradable y convincente. Un valor seguro dinámicamente hablando al que OMODA 5 confronta ese diseño más rompedor, una mecánica más briosa y un precio, por todo lo que ofrece, realmente interesante.



Iluminación a partir de faros Full LED con intermitentes dinámicos, asistente de luces largas y antiniebla cornering.



Los detalles deportivos, como las salidas de escape, son evidentes con el acabado FR.

Desde el catálogo opcional se puede ampliar medida de llanta hasta las 19 pulgadas. Cuestan 842 €.



La ventaja en maletero es muy evidente: el hueco es mucho más profundo y grande.

**Portón manos
libres
De serie**



510 l



MG3 HYBRID+ LUXURY vs. TOYOTA YARIS
HYBRID 130H GR SPORT vs. RENAULT CLIO
ESPRIT ALPINE FULL HYBRID

El último, ¿será el primero?

Si buscamos la mayor rentabilidad para nuestro dinero, el recién llegado MG3 es, de lejos, la opción. También es más amplio y potente: un producto muy serio que nos ha sorprendido gratamente. No es extraño que Yaris y Clio, en sus versiones híbridas autorrecargables, le miren con recelo.

* D E. CANO P PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

MG3 HYBRID+ LUXURY

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.498 cm³
POTENCIA	102 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	128 Nm a 4.500 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	100kW/136 CV
PAR MÁXIMO	250 Nm
BATERÍA	1,83 kWh (0,92 útiles)
POTENCIA COMBINADA	195 CV
V. MÁXIMA	170 km/h
ACELERACIÓN	8,0 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,4 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.113 / 1.797 / 1.502 mm
NEUMÁTICOS	195/55 R16
PESO EN VACÍO	1.383 kg
MALETERO	293 litros
PRECIO	22.990 € (dto. 20.990 €)
GAMA DESDE	19.990 € (dto. 17.990 €)
CUOTA MES*	391 € / mes
LANZAMIENTO	Mayo 2024

* Consultar condiciones en www.mgmotor.eu/es

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX

PRECIO: 22.990 €

ES MÁS GRANDE, POTENTE Y BARATO, UN PRODUCTO SERIO Y COMPETITIVO

PRECIO: 28.050 €

Cámara 360
De serie

FICHA TÉCNICA

TOYOTA YARIS HYBRID 130H GR SPORT

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 3 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.490 cm³
POTENCIA	92 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	120 Nm entre 3.600 y 4.800 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	62 kW/84 CV
PAR MÁXIMO	185 Nm
BATERÍA	0,76 kWh
POTENCIA COMBINADA	130 CV
V. MÁXIMA	175 km/h
ACELERACIÓN	9,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,2 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	3.940 / 1.745 / 1.500 mm
NEUMÁTICOS	215/40 R18
PESO EN VACÍO	1.175 kg
MALETERO	286 litros
PRECIO	28.050 € (dto. 23.400 €)
GAMA DESDE	22.300 € (dto. 18.300 €)
CUOTA MES*	374 € / mes
LANZAMIENTO	Marzo 2024

*Consultar condiciones en www.toyota.es

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXXX
PRESTACIONES	XXXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXXX
CONSUMO	XXXXXX



Buscas utilitario con tecnología híbrida auto-recargable? Pues no hay mucho donde elegir. Hasta ahora convivían plácidamente Renault Clio y Toyota Yaris, este con larga tradición a cuestas. Ahora se suma el MG3 y, de repente, saltan las alarmas.

Hay motivo. El vehículo chino no solo es bastante más barato. También ofrece más potencia, es más grande y habitable, y llega muy equipado. Parece que el dinero rinde más, pero afortunadamente hay más aspectos a la hora de comprar.

La pregunta es clara: ¿aguantará el MG3 el envite de dos veteranos con vasta experiencia? Ya adelantamos que sí. Con tecnologías y enfoques de uso similares, sus respectivas personalidades marcan distancias. Los tres son consumidos urbanitas por gasto, refinamiento en marcha y tamaño, más

FICHA TÉCNICA

RENAULT CLIO ESPRIT ALPINE FULL HYBRID

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 4 cilindros en línea, atmosférico
CILINDRADA	1.598 cm³
POTENCIA	94 CV a 5.600 rpm
PAR MÁXIMO	148 Nm a 3.600 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	49 CV + 20 CV
PAR MÁXIMO	205 + 50 Nm
BATERÍA	1,2 kWh (0,85 útiles)
POTENCIA COMBINADA	145 CV
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	9,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,3 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.053 / 1.798 / 1.439 mm
NEUMÁTICOS	205/45 R17
PESO EN VACÍO	1.348 kg
MALETERO	254 litros
PRECIO	27.580 € (dto. 26.219 €)
GAMA DESDE	17.390 € (dto. 16.538 €)
CUOTA MES*	252 € / mes
LANZAMIENTO	Agosto 2023

*Consultar condiciones en www.renault.es

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXXX
PRESTACIONES	XXXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXXX
CONSUMO	XXXXXX

comedido el del japonés. En el polo opuesto, el MG3, que se va a 4,11 metros, 17 cm más que el nipón.

También presumen de potencias que les permiten alejarse de la urbe y afrontar retos de carretera o desplazamientos por autopista sin apenas reproches. En esto el MG3, con 195 CV, rompe todos los esquemas.

TRES O CUATRO

Analicemos sus respectivos sistemas híbridos. El francés y el chino apuestas por propulsores de gasolina de 4 cilindros, uno más que el Yaris. Todos son atmosféricos (o sin turbo) y su potencia térmica viene a ser similar.

Las mayores diferencias radican en el lado eléctrico. El Clio presenta dos generadores, de 49 y 20 CV, respectivamente. El Yaris contempla solo uno, pero más potente: 84 CV. Sin embargo, el representante chino llega a 136 en su máqui- →



IMAGEN MUY DEPORTIVA PARA LA OPCIÓN, QUIZÁ, MÁS EQUILIBRADA

SUSPENSIÓN DEPORTIVA DE SERIE, PERO ES LA OPCIÓN MÁS URBANITA

PRECIO: 27.580 €



Pintura metalizada
500 €

Cámara de visión trasera
De serie

**EL ASISTENTE MG
PILOT CONTEMPLA
HASTA 11 AYUDAS A LA
CONDUCCIÓN**



Faros full LED con el acabado superior Luxury y sensor de luminosidad. Aunque subjetivo, el diseño de los grupos ópticos es el más sobrio de los tres.



Llantas de aleación de 16", bastante más pequeñas que las que montan sus rivales. Contempla cuatro frenos de disco, un acierto.



Capacidad suficiente, sin tirar cohetes. El respaldo trasero abate en una sola pieza, solución que resta modularidad.

na eléctrica. En los tres los motores trabajan juntos o por separado, en función de la demanda; siempre anteponen el funcionamiento sin gasolina.

El cambio automático también marca distancias entre ellos. El Toyota sigue apostando por un variador e-CVT, un 'todo o nada' superagradable en ciudad pero bastante menos atractivo fuera de ella.

En Renault la caja es bastante más compleja. Tiene algo que ver con la Fórmula-1 y carece de embrague y sincronizadores. Es el motor eléctrico más modesto el que se ocupa de arrancar el de gasolina y de ajustar el giro del propulsor térmico a los engranajes propios de la transmisión.

Por su parte, el recién llegado cuenta con caja automática de 3 marchas gestionadas por el propio vehículo, sin posibilidad de acción



El primer modelo híbrido de MG que llega a nuestro mercado nos ha sorprendido gratamente.

manual o secuencial por parte del conductor.

Sigamos con el juego de las diferencias. La batería del MG3 tiene una capacidad de 1,83 kWh, más del doble que en el Yaris y bastante más que los 1,2 kWh que da la del Clio. Es fácil adivinar que el primero es el 'más eléctrico' del trío. El del rombo siempre inicia la marcha en modo eléctrico; sus rivales casi siempre.

Sea como fuere, el aporte EV es generoso en las tres alternativas porque además es muy constante.

Sus pilas recargan en marcha rápidamente por efecto de la frenada regenerativa. Yaris y Clio contemplan función Brake que intensifica esta acción. En el MG3 encontramos tres niveles de intensidad a escoger, pero resulta menos intuitivo porque se gestionan desde la pantalla táctil.

FORZAR EL MODO EV

Toyota y Renault permiten forzar el impulso exclusivamente eléctrico pulsando un botón. Curiosamente no lo encontramos en la apuesta china, pese a que como avanzábamos goza de algo más de autonomía exclusivamente eléctrica. Lógicamente no son recorridos 'eternos', pero dan para moverse por garajes, algo que agradecerán los vecinos de la comunidad (y hasta nuestro bolsillo).

Los tres centran la ciudad en sus prioridades. Son utilitarios →

**Control de velocidad adaptativo
De serie**





VOLANTE 'CUADRADO' Y GRANDE. PRESENTACIÓN SENCILLA, BIEN AJUSTADO E INSONORIZADO

El cambio automático tiene 3 relaciones; el MG3 puede funcionar en eléctrico, híbrido en serie o híbrido paralelo.



1



2

1 El cuadro de mandos de 7" no es configurable como tal, pero varía la información desde los mandos del volante, por cierto de tacto mejorable. 2 El asistente de conducción Mode permite elegir entre perfiles ECO, Normal y Sport. El mando que gestiona el cambio es muy simple: no recurre a una palanca como sus rivales. 3 Pantalla táctil de 10,25" con gráficos y resolución de imágenes muy convincentes.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llamada de emergencia e-call; freno de estacionamiento electrónico; alerta por cambio de carril involuntario con función de mantenimiento de la trayectoria; frenado automático de emergencia; alerta de colisión frontal; control de crucero adaptativo; asistente de conducción inteligente; cambio de luces de carretera automático; alerta por fatiga del conductor; control del ángulo muerto; alerta por tráfico cruzado en la zaga; faros full led; sensores de aparcamiento traseros; cámara 360; reconocimiento de señales de tráfico; climatizador automático; volante multifunción en cuero y calefactado; asientos delanteros calefactados; cuadro de mandos de 7"; pantalla táctil de 10,25"; sistema de navegación; radio digital; conectividad Android Auto y Apple CarPlay; acceso y arranque sin llave; sensores de luces y lluvia; cristales traseros tintados; retrovisores exteriores calefactados y plegables eléctricamente y respaldo trasero abatible en una sola pieza.

OPCIONES: Pintura metalizada (350-750 €).



ASIENTOS EN SIMIL PIEL, CONFORTABLES DELANTE, Y MÁS ESPACIO EN LAS PLAZAS TRASERAS QUE SUS RIVALES

**DINÁMICAMENTE,
LA OPCIÓN MÁS ÁGIL
Y EQUILIBRADA**



Faros full LED de serie y una estética mucho más agresiva y deportiva con el acabado esprit Alpine que porta nuestra unidad.



Llantas de aleación de 17" que simulan una sola tuerca central, guiño claro al mundo de la competición.



254 l

El maletero es el menos capaz de los tres coches comparados debido a la mayor intrusión de la batería, en parte bajo el piso de carga.

de uso diario en la jungla urbana, donde lo bordan. Puede que a los puntos saque mejor nota el Yaris, por su tamaño y maniobrabilidad. No será dilema el refinamiento o el consumo, pues los 4,3 l/100 km de media que arroja el nipón en ese escenario son 4,4 en el gallo. Sin embargo, el representante chino se va a 5 litros lastrado por su mayor corpulencia y peso, más aún frente al Toyota y apenas 35 kg más que el Clio, lo que dice mucho de la gestión híbrida cosmopolita del Renault.

EL MG3, EL MÁS RÁPIDO

Fuera ya del callejeo puro y duro, alrededores incluidos, son coches con caballería suficiente para afrontar retos de mayor calado. En este sentido, no hay color: los 195



El acabado esprit Alpine se rodea de mayor carga deportiva, pero es pura estética. No hay cambios en el chasis.

CV del MG3 dan un rendimiento global muy superior. La 'patada' al pisar el acelerador no es comparable a sus rivales, como tampoco lo son las prestaciones o la rapidez al adelantar o acceder a una vía.

Luego, sobre el papel, los 145 CV del Clio deberían dar para más que los 130 del Yaris, y en la práctica no es así. De hecho, firman tablas en tan particular duelo, con diferencias mínimas.

Si forzamos la marcha nos quedamos con el cambio automático del Renault, algo más agradable que el del MG3 y bastante más que el del Toyota, del que para ciudad preferimos la suavidad y competencia de su transmisión.

Dinámicamente el francés transmite algo más: está mejor asentado cuando aparecen curvas. Ojo, su acabado esprit Alpine incrementa dinamismo estético, aunque sin cambios de chasis. Le sigue de cerca el Yaris, que en nivel GR Sport sí aporta modificaciones de dirección y suspensión. El MG3 presume del perfil más confortable por tarado de suspensión. Va bien, pero es menos ágil y balancea más en giros. Además, la dirección es más suave y menos comunicativa. ➔

**Control ángulo muerto
De serie**





MUY MERITORIO EL NIVEL DE ACABADO EN CUANTO A CALIDAD. DETALLES DEPORTIVOS CON LA LÍNEA ESPRIT ALPINE

Cambio automático muy complejo: carece de embrague y sincronizadores. Resulta muy eficiente.



1



2

1 El cuadro de mandos digital de 10" es de serie y presenta varias configuraciones de visualización. 2 El mando EV fuerza el impulso exclusivamente eléctrico. Al lado el asistente de conducción multi-sense, con los modos Eco, Sport y MySense. 3 La pantalla táctil de 9,3" tiene formato vertical y resulta muy completa en la información que ofrece.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros LED; alerta detección de fatiga del conductor; frenada de emergencia asistida; asistente de mantenimiento de carril; control del ángulo muerto; luces de carretera automatizadas; asistente de arranque en pendiente; cámara trasera; retrovisor interior electrocromático; alerta de distancia de seguridad y de tráfico en la zaga; pantalla táctil de 9,3" con navegación; cargador inalámbrico para smartphones Qi; llamada de emergencia e-Call; acceso y arranque (por botón) manos libres; control de la presión de aire en neumáticos; conectividad Android Auto y Apple CarPlay inalámbrica; retrovisores exteriores calefactables y abatibles eléctricamente; cuadro de mandos de 10"; climatizador automático; freno de estacionamiento electrónico; sensores de luces y lluvia; control de velocidad de cruce; limitador de velocidad; asistente de conducción multi-sense; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; lunas traseras sobreoscurcidas; ordenador de viaje; antena tipo aleta de tiburón; radio DAB y preinstalación de alcoholímetro.

OPCIONES Pintura azul rayo (650 €); pack full screen & Bose (1.220 €); pack winter (470 €); pack city premium (520 €) y rueda de repuesto de emergencia (200 €).



LAS BUTACAS DELANTERAS SUJETAN DE MARAVILLA; DETRÁS ES EL MODELO QUE SACA MENOS PROVECHO AL ESPACIO

**RECIENTEMENTE INCREMENTÓ
POTENCIA PARA GANAR
SOLVENCIA EN CARRETERA**



Faros con tecnología full LED para todas las funciones de alumbrado, de serie con el acabado deportivo GR Sport.



Muy llamativas las llantas de 18" con neumáticos 215/40, un perfil tan deportivo como prestacional.



El maletero contempla un práctico doble fondo. La consistencia del portón y las puertas traseras al cerrar se antoja mejorable.

Terminamos el enfrentamiento 'en marcha' con los consumos: complicado superar 6 litros en conducción rápida. Clio y Yaris se conforman con 5 l/100 km de media, 0,4 menos que el MG.

EL MG3, EL MÁS AMPLIO

Analicemos por fin los interiores. La calidad del MG3 sorprende gratamente. No llega a la contundencia de sus rivales, sobre todo del Clio, pero convence, pese a detalles y tacto de ciertos mandos mejorables. Ya dijimos que es el más largo y eso implica más habitabilidad, sobre todo trasera. Lo peor es que el respaldo ahí abate de una pieza, y eso resta modularidad.

El Yaris es el más pequeño, pero detrás da algún cm extra más que el Clio. Aprovecha mejor el espacio (no sobra nada), pero es me-



El acabado deportivo GR Sport trae consigo algunos cambios en suspensión y dirección.

jorable el tacto de las puertas al cerrar.

Volvamos a la casilla de salida. Valorando lo que brindan por lo que piden a cambio, el chino es imbatible: con acabado superior Luxury, su dotación de serie es rica en cantidad y tecnología. También lo es en sus rivales con sus niveles más completos, pero soltar casi 4.500 € más por el del rombo o 5.000 por el nipón se puede hacer cuesta arriba a más de uno.

EL PROBADOR OPINA



EL MG3 llega con un producto muy cuajado al segmento de utilitarios híbridos autorrecargables. Es más amplio, potente y prestacional, consume un pelín más, sí, pero es muy agradable, viene muy equipado y exige un precio de 'combate'. Lógico que Clio y Yaris, sus rivales más estrechos, le reciban con total desconfianza.

Reconocimiento de
señales de tráfico
De serie





INTERIOR AGRADEABLE, CON DETALLES DEPORTIVOS EN EL ACABADO GR SPORT DE NUESTRA UNIDAD

Cambio automático e-CVT, el más agradable y eficiente en ciudad. Fuera de la urbe ya es otra cosa.



1



2

1 El cuadro de mandos digital y configurable, de 12,3", es de serie para el nivel GR Sport. Resulta muy completo. 2 Asistente de conducción Drive Mode: da a elegir entre posiciones ECO, Normal y Sport. En EV fuerza la conducción eléctrica. 3 Pantalla táctil de 10,5" con navegación activa. El sistema multimedia Toyota Smart Connect contempla llave digital desde el smartphone.



3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros full LED; asistente de cambio involuntario de carril con función de mantenimiento de trayectoria; asistente de arranque en pendiente; control de velocidad de crucero adaptativo; luces de carretera inteligentes; cámara trasera; llamada de emergencia e-Call; limitador de velocidad; reconocimiento de señales de tráfico; retrovisor interior electrocromático; suspensión deportiva; frenada de emergencia autónoma; acceso y arranque sin llave; cuadro de mandos de 12,3"; climatizador automático bizona; cargador inalámbrico para móviles Qi; pantalla táctil de 10,5"; navegador; conectividad Android Auto y Apple CarPlay inalámbrica; freno de estacionamiento eléctrico; retrovisores exteriores abatibles eléctricamente; radio digital DAB; ordenador de viaje y llantas de aleación de 18".

OPCIONES Pintura metalizada (500 €) y Paquete GR Sport Plus: incluye retrovisores exteriores plegable eléctricamente, sensores de aparcamiento delanteros y traseros con función de frenado, asistencia de cambio de carril, control del ángulo muerto, sistema multimedia Toyota Smart Connect+, llave inteligente digital y cargador inalámbrico del móvil tipo Qi (1.750 €).



BUTACAS DELANTERAS MUY DEPORTIVAS Y ESPACIO COMEDIDO EN LAS PLAZAS TRASERAS



MITSUBISHI ASX 130T MHEV 7DCT KAITEKI vs. SUZUKI VITARA S3 1.4T MILD HYBRID 4WD ALLGRIP

Juventud o veteranía



ASX y Vitara son ya clásicos entre los SUV urbanos. Acaban de renovarse para seguir al pie del cañón y ser aún más polivalentes, especialmente en sus versiones híbridas ligeras con la etiqueta ECO de la DGT.

ALVARO RUIZ PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

MITSUBISHI ASX 130T MHEV 7DCT KAITEKI

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 4 cil. en línea, turbosalimentado
CILINDRADA	1.393 cm ³
POTENCIA	168 CV a 5.250 rpm
PAR MÁXIMO	279 Nm a 1.800 rpm
V. MÁXIMA	204 km/h
ACELERACIÓN	8,5 s / 0 a 100 km/h
CONSUMO	5,9/6,1/6,6 km (WLTP)
MEDIDAS	4.227 / 1.797 / 1.567 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R 18
PESO EN VACÍO	1.373 kg
MALETERO	422/536-1.275 litros
PRECIO	30.790 € (Ito. 29.590 €)
GAMA DESDE	24.490 € (Ito. 23.290 €)
CUOTA RENTING	457 € / mes
LANZAMIENTO	Junio de 2024

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
COMPORTAMIENTO	★★★★★
CONSUMO	★★★★★



PRECIO: 29.590 €

MITSUBISHI LANZÓ EL
ASX EN 2023; AHORA
LO PONE AL DÍA

Conducción
autónoma
Nivel 2
De serie

Vidrios
traseros
privacidad
De serie

Pintura
Azul Royal
De serie

Tanto el Mitsubishi ASX como el Suzuki Vitara tienen una larga trayectoria a sus espaldas y son populares en nuestro país. Hace tiempo que cambiaron, el Vitara para dejar de ser el 4x4 duro y capaz de hace décadas y ser SUV urbano; eso sí, con mejores capacidades offroad que la mayoría de rivales al poder contar con tracción total. Y el ASX pasó de superventas con gran personalidad a un Renault Captur con logo Mitsubishi, es decir, un modelo remarcado.

Pero nada de eso es negativo, simplemente han evolucionado para adaptarse a los tiempos. De hecho, el ASX es el Mitsubishi más vendido en España, lo mismo que el Vitara en Suzuki. Por eso, ambas marcas no están dispuestas a desatenderlos y los mantienen al día para seguir cosechando.

Acaban de actualizarse y ponen al día exterior, amplían equipamiento y estrenan asistencias a la conducción. El Vitara lo necesitaba más que el ASX porque llegó allá por 2015 y desde entonces han cambiado mucho las cosas. Su estampa es similar y acusa los años, más por dentro, pero con la renovación recupera la forma, más aún tecnológica y, como veremos, mecánica.

Por su parte, el ASX llegó a principios de 2023, hace solo año y medio, pero el Captur en el que se basa debutó en 2019, por lo que Renault ha decidido actualizarlo y, aprovechando el restyling, Mitsubishi ha hecho lo propio. Lo cierto es que los cambios le han sentado bien, pues el nuevo frontal, más similar al del resto de Mitsubishi, le permite diferenciarse un poco más de su primo francés y ganar per-

FICHA TÉCNICA

SUZUKI VITARA S3.14T MILD HYB. 4WD ALLGRIP

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 4 cil. en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.373 cm ³
POTENCIA	129 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	235 Nm a 2.000 rpm
V. MÁXIMA	195 km/h
ACELERACIÓN	10,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,7 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.185 / 1.775 / 1.600 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R 17
PESO EN VACÍO	1.290 kg
MALETERO	362-1.119 litros
PRECIO	33.141 € (dto. 30.441 €)
GAMA DESDE	27.112 € (dto. 24.514 €)
CUOTA RENTING	469 € / mes
LANZAMIENTO	Junio de 2024

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX

sonalidad. También estrena asistentes a la conducción, como el Vitara, pero lo más relevante es que cambia el anterior multimedia por otro con Google integrado muy superior en todos los sentidos, tanto que es la referencia de la categoría.

MODERNO VS. SENCILLO

El Suzuki también lleva ahora un multimedia más moderno sobre una pantalla táctil más grande y mejor conectada. Sale bien parado en este plano y convencerá, sobre todo, a los amantes de la sencillez: es muy fácil de manejar y no reviste complicaciones en forma de submenús y gráficos superfluos. De todos modos, el del ASX está varios pasos por delante y, aunque no es tan simple, es intuitivo e igual de fácil de usar, literalmente como un móvil Android.

EL SUZUKI VITARA LLEGÓ EN 2015 Y ACABA DE ACTUALIZARSE

PRECIO: 30.441 €

Pintura bitono Rojo Bright De serie

Vidrios traseros sobretintados De serie

Control descenso pendientes De serie



**EL VITARA MHEV PUEDE
SER DE TRACCIÓN
DELANTERA O 4X4**



Los faros delanteros LED estrenan diseño y cuentan con asistente de luces largas. Los pilotos traseros también son LED.



Llantas exclusivas del S3; van calzadas en gomas de gran perfil (215/55), buena cosa para saltar a campo.



Maletero correcto y de suelo alto (facilita la carga y descarga de equipajes).

El Vitara también tiene un salpicadero y una consola de diseño menos moderno que el ASX, pero la disposición de los mandos es igual de buena que en el rival y enseguida se encuentra la posición de conducción ideal, en parte por la buena visibilidad que asegura hacia cualquier ángulo. Un diseño más o menos desfasado puede ser, por tanto, una desventaja para los amantes de la modernidad, pero sigue siendo efectivo y es ventajoso para conductores que priman la sencillez de los coches de antes en modelos nuevos, más si rechazan la digitalización plena.

Algo parecido sucede con la calidad interior. Mientras que el ASX acude a materiales más blandos y agradables al tacto, en el Vita-



Lleva el anagrama Hybrid en el portón trasero, a pesar de que no es el híbrido convencional, sino el híbrido ligero.

ra todas las superficies son duras, pero transmiten la sensación de estar hechas para aguantar bien el paso del tiempo. Es decir, dan impresión de robustez.

AJUSTABLE

En cuanto a habitabilidad, el Vitara también queda un paso por detrás, pero no porque sea pequeño por dentro, más bien lo contra-

rio (aprovecha muy bien el espacio interior con solo 4,18 metros de carrocería), sino porque el ASX deja el listón bastante alto.

Mira, sus plazas traseras y maletero son más amplios, pero es que además permite desplazar longitudinalmente (hasta 16 cm) la fila trasera para ampliar aún más la cavidad de carga cuando se necesita capacidad adicional, a costa claro de sacrificar la habitabilidad posterior.

Pero en dinámica y gasto el Suzuki va por delante. Ambos usan motores de gasolina turbo, de 4 cilindros, que complementan con hibridación ligera y la correspondiente etiqueta ECO de la DGT.

El Vitara fija 129 CV y el ASX, 160. Sobre el papel es más sol- ➔



**ConnectedDrive
330 €**

NO ESTÁ A LA ÚLTIMA EN DISEÑO,
PERO TODO AJUSTA BIEN, TRANSMITE
SOLIDEZ Y ES SENCILLO

El Vitara Mild Hybrid solo está disponible con cambio manual con recorridos de palanca largos, pero tacto preciso y agradable.



1



2

1 El cuadro analógico con una pequeña pantalla central parece desfasado, pero sigue siendo eficaz por lo fácil que es leerlo y la cantidad de información que da. 2 Selector de modos de conducción en la consola. 3 La pantalla multimedia ha pasado a 9" (antes 7); Apple CarPlay y Android Auto ya se conectan sin cables.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Llantas aleación 17" superficie pulida; kit reparación neumático emergencia; rieles techo faros y pilotos traseros LED; cristales traseros sobretintados; sensor lluvia y luces; retrovisores exteriores ajustables y plegables eléctricamente, calefactables+intermitentes integrados; retrovisor interior antideslumbramiento; volante cuero; ordenador en pantalla 4,2"; indicador modo marcha; selector modos conducción; pantalla táctil central 9"; Bluetooth, navegador, CarPlay/Android Auto inalámbricos; cámara trasera; control velocidad adaptativo; asientos delanteros calefactables; calefacción suplementaria trasera; reposabrazos central; freno mano manual; tapicería mixta tejido especial+inserciones cuero; control predictivo frenada; detección peatones, bicicletas y motocicletas; alerta cambio carril; alerta antifatiga; asistente luces carretera; asistente cambio carril; reconocimiento señales de tráfico; detección de ángulo muerto; alerta de tráfico posterior; asistente de mantenimiento de carril y control de descenso de pendientes.

OPCIONES Pintura Blanco Superior o bitono (de 440 a 770 €).



HABITABILIDAD TRASERA SUPERIOR, EN LA MEDIA DEL SEGMENTO, PERO MEJOR PARA 2 QUE PARA 3



MÁS PLÁSTICOS BLANDOS QUE EL VITARA Y MUCHO MÁS DIGITAL

El ASX MHEV de 160 CV solo está a la venta con cambio automático de doble embrague y 7 marchas.



1



2

1 En el Kaiteki, el cuadro digital es de 7" (en el Kaiteki+, de 10"); se puede configurar parcialmente y muestra buena legibilidad. 2 Las levas situadas tras el volante sirven para cambiar de marcha manualmente. 3 Pantalla central de 10,4" dispuesta de forma vertical; el multimedia con Google integrado es nuevo, muy completo (funciona francamente bien, con fluidez).

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Retrovisores exteriores calefactables, regulables y abatibles eléctricamente; llantas de aleación bitono de 18"; embellecedor cromado en las ventanillas laterales; retrovisor interior fotosensible; sistema de detección de ángulo muerto; sistema de alerta de tráfico trasero; asistencia de salida segura de ocupantes; puertos USB traseros; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; faros full LED con activación automática de largas; climatizador automático; pantalla táctil central de 10,4" con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; cámara trasera; sensores de lluvia y alumbrado; sistema Multi-Sense con cuatro modos de conducción; freno de mano eléctrico con función Auto Hold; carga inalámbrica de smartphone Qi; control de velocidad activo; sistema de asistencia de centrado en carril; MI-PILOT sistema de conducción autónoma de Nivel 2; volante calefactable forrado en cuero perforado; antena de techo tipo aleta tiburón; cuadro digital con pantalla de 7" y cristales traseros con tratamiento privacidad.

OPCIONES Pintura opcional (de 550 a 1.200 €);



LOS ASIENTOS DELANTEROS SON MUY CÓMODOS; LOS TRASEROS PUEDEN DESPLAZARSE LONGITUDINALMENTE

**HAY ASX DE
GASOLINA, HÍBRIDO
LIGERO E HÍBRIDO**



El frontal es lo que más cambia con la actualización del ASX: ahora se diferencia más del Renault Captur.

vente, pero en la práctica el Vitara se siente más ágil. También consume claramente menos que su oponente: es un mechero con promedios de 5,5 l/100 km. En el polo opuesto, no es difícil registrar al Mitsubishi unos 7,5, por mucho que el Vitara comparado sea de tracción total Allgrip (también puede ser de tracción delantera y, en teoría, gastar aún menos).

El ASX no contempla esa alternativa: solo es 4x2; si necesitas un coche para moverte por caminos de vez en cuando, o bien por zonas de baja adherencia (bordes de cauce para arrastrar embarcaciones, ese embarrado acceso a la casa del pueblo...), la tracción 4x4 del Vitara marcará diferencias porque además aparece un modo de conducción para nieve (Snow) y otro que manda el 50% del par máximo a cada eje (Lock).

A cambio, eso sí, el ASX tiene cambio automático y el Vitara es siempre manual. Únicamente puede llevar una transmisión así en variante Strong Hybrid (híbrida convencional o full hybrid), que está disponible en España solo bajo pedido y que rinde 116 CV con un consumo equiparable al de la versión comparada.

EL PROBADOR OPINA



El Renault Captur en el que está basado el ASX es una de las referencias entre los SUV urbanos, por lo que se puede decir lo mismo del japonés, pero su variante híbrida (HEV) de 145 CV me parece mejor opción que el MHEV de 160. El Vitara es todo un veterano, pero sigue siendo un coche muy práctico, con posibilidad de ser 4x4. Y gasta muy poco.



Faros rediseñados por completo, luces diurnas incluidas; son todos LED y aseguran buen alumbrado.



Los detalles deportivos, como las salidas de escape, son evidentes con el acabado FR.

Las llantas de serie de 18" bitono son exclusivas de las terminaciones Kaiteki y Kaiteki+. No hay otras disponibles.



ASIENTOS

El ASX tiene uno de los maleteros más grandes del segmento. Avanzando los asientos traseros pasa a 536 litros.

4221

**Cámara
trasera
De serie**



OPEL MOKKA 1.2T HYBRID 136 CV AT6 GS



Nunca es tarde

El Mokka recibe una competente mecánica híbrida ligera que se sitúa entre su oferta térmica y las variantes eléctricas. Además de la etiqueta ECO, brilla por consumo urbano. Te contamos cómo se ha adaptado a las particularidades de este coqueto crossover.

E. CANO PALOMA SORIA

El Mokka es un coqueto crossover de ámbito urbano, aunque no se pone de perfil ante mayores retos fuera de la urbe. Quizá no ha gozado del éxito esperado, en parte canibalizado por el Opel Crossland (el enemigo en casa, que desaparece en nada para dar paso al nuevo Frontera), más amplio y de precio más accesible. Con la llegada del nuevo Frontera, ya como SUV compacto, nuestro protagonista marcará territorio con más facilidad.

Su gama de motores también ha sido lo suficientemente atractiva, pero faltaba algo. Ha tardado en llegar, pero esta nueva variante mildhybrid es la primera oportunidad, y única, de ofrecer la cada vez

PRECIO: 32.250 €

Alerta por fatiga del conductor
Deserie

EL DISEÑO LLAMA LA ATENCIÓN; AHORA SE ELECTRIFICA CON 48V



SUS RIVALES

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 125 CV TITANIUM

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea + MHEV
CILINDRADA	999 cm³
POTENCIA	125 CV a 6.000 rpm
CONSUMO	5,7 l/100 km
PRECIO	29.894 €

Es una de las opciones más dinámicas del segmento. Mide 4,16 metros, monta cambio automático de 7 marchas, la tracción es delantera y dispone de otra versión MHEV con 155 CV. Bien rematado y con maletero de 456 litros.



SUZUKI VITARA MILD HYBRID 129 CV S2

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea + MHEV
CILINDRADA	1.373 cm³
POTENCIA	129 CV
CONSUMO	5,3 l/100 km
PRECIO	27.912 €

Mide 4,17 metros y acaba de ponerse al día. El habitáculo es relativamente amplio, el maletero da 362 litros, el cambio es manual y resulta muy agradable por tacto general. Permite optar a la tracción total.



más demandada etiqueta medio-ambiental ECO. Vital, más tras el adiós al diésel en coches así (conserva las variantes de gasolina entre 100 y 136 CV, así como un eléctrico con dos niveles de potencia: 136 y 156 CV).

APORTE ELÉCTRICO

Vamos al detalle. Se trata de la versión híbrida ligera de 48V asociada al motor tricilíndrico de 1,2 litros. Conserva el turbo y añade un generador eléctrico de 29 CV alimentado por la energía que brinda una batería de iones de litio de 0,89 kWh (0,43 útiles).

No es mucho, pero sí más de lo que ofrecen alternativas similares. También presume de algo que no tienen sus rivales, salvo los que for-



Con esta variante mildhybrid el Mokka se electrifica de manera modesta, pero efectiva de cara al consumo en ciudad.

man parte de la nómina del Grupo Stellantis, en el que también se integra el Mokka: se puede impulsar con energía exclusivamente eléctrica unos instantes.

Cierto que no mucho, pero lo hace de manera muy constante. Podríamos decir que esta tecnología se encuentra a medio camino entre los tradicionales mildhybrid y los híbridos autorrecargables, aunque lógicamente se sitúa más cerca de los primeros. No es una opción demasiado accesible, ya que el precio con el acabado GS que nos ocupa (el intermedio de los tres que ofrece) es de 27.250 €, ya aplicados descuentos promocionales.

Claro que esa tarifa también incluye el nuevo cambio automático de doble embrague y 6 relaciones, única posibilidad con esta motorización. Parece hasta lógico en una versión de enfoque eminentemente urbano, aunque solo sea por la ganancia en calidad de vida a bordo.

Sí, este sistema mildhybrid saca pecho en ciudad. En ese entorno son muchos los momentos en los que se impulsa solo con energía eléctrica. Lo indica el velocímetro en azul y lo notamos por refinamiento de marcha. No dura →

VALORACIÓN

PRECIO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
PRESTACIONES	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
COMPORTAMIENTO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
CONSUMO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖

Cámara de visión trasera
De serie

Pintura metalizada
500 €

FICHA TÉCNICA

OPEL MOKKA 1.2T HYBRID



TIPO DE MOTOR	Gasolina 3 cilindros en línea + eléctrico
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	136 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	230 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	207 km/h
ACELERACIÓN	9,1 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	4,8 l/100 km
MEDIDAS	4.150/1.790/1.535 mm
NEUMÁTICOS	215/60 R 17
PESO EN VACÍO	1.364 kg
MALETERO	350-1.105 litros
PRECIO	32.250 € (dto. 27.250 €)
GAMA DESDE	27.350 € (dto. 22.350 €)
CUOTA RENTING*	Desde 139 €/mes (gama)
LANZAMIENTO	Junio 2024

* Más información en ofertas.opel.es





Reconocimiento de
señales de tráfico
De serie

Faros EcoLed para todas las funciones de alumbrado. El diseño de los grupos ópticos resulta original e identifica claramente al Mokka.



Estas llantas de aleación Pantera Negra de 17" son de serie con el acabado GS. En opción ofrece otras de 18, por 370 €.



350 l

La capacidad del maletero está bien, sin más: no es de las mejores del segmento. El piso a poner entre dos alturas, disponible en opción.

ACABADO GS: APUESTA POR EL NEGRO PARA RESULTAR MÁS DEPORTIVO



mucho, pero es constante. Por eso el consumo en la urbe ha sido de 4,8 l/100 km, dejando la media en 5,7 durante la prueba.

Para llegar ahí activamos el modo ECO del asistente de conducción. También contempla perfiles Normal y Sport. Con el último firma prestaciones notables, sin más: no será problema adelantar (reprís), pero esperábamos más.

La tracción es delantera y el chasis responde a lo esperado, ágil y hasta confortable, aunque hay mejores opciones de ambos. Digamos que en esto el equilibrio marca su personalidad. Frena bien y la dirección es suave (2,7 vueltas de volante entre topes).

JUSTITO

El interior es original, pero no es la mejor opción si buscas espacio en las plazas traseras. Se definen en cota de anchura, pero en



El diseño es muy original y, como no puede ser de otra manera, incorpora la parrilla Vizor, ya un clásico en Opel.

espacio para las piernas y altura al techo es de los más modestos del segmento. Algo mejor le va con la capacidad del maletero, que parte de 350 litros.

El balance global es positivo: convence por presentación y terminación, las butacas delanteras son confortables y está relativamente bien equipado de serie. En suma, una opción de diseño original que ahora como nunca pide paso con su primera versión híbrida ligera ECO.

EL PROBADOR OPINA



La llegada de esta motorización mildhybrid de 136 CV le viene de perlas al Mokka: ahora resulta mucho más competitivo en un segmento donde muchos rivales ya contemplaban la etiqueta ambiental ECO. El sistema resulta eficiente en el ámbito urbano, donde gran parte del tiempo se vale de su perfil eléctrico. Y en carretera tampoco defrauda por rendimiento y dinámica.





PRESENTACIÓN Y TERMINACIÓN APARENTES; LA INSTRUMENTACIÓN SE ANTOJA PEQUEÑA

Cambio automático de doble embrague y 6 marchas. La gestión del clima, muy intuitiva.



1



2

1 El cuadro digital de 7" es pequeño y configurable; casi parece de coche eléctrico. 2 El nuevo cambio automático con doble embrague de 6 marchas permite cambiar de manera secuencial desde las levas del volante. 3 Pantalla táctil multimedia: también es de 7", aunque en opción ofrece otra de 10. Dispone de conectividad Android Auto/CarPlay y de servicios conectados Opel Connect.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros EcoLED; cuadro de mandos de 7"; retrovisores exteriores termoelectrónicos; control de velocidad de crucero; limitador de velocidad; alerta por cambio involuntario de carril; alerta de fatiga del conductor; asistente de frenado de emergencia; asistente de arranque en pendiente; llamada de emergencia e-call; control de la presión del aire en los neumáticos; ordenador de viaje; reconocimiento de señales de tráfico; climatizador; cámara de visión trasera; Opel Connect; radio digital DAB; pantalla táctil de 7"; conectividad Android Auto/CarPlay; sensores de luces y lluvia y retrovisor interior electrocromático. **OPCIONES** Pintura metalizada (500 €); interior en Alcantara (784 €); Confort Pack: incluye asientos delanteros y volante calefactados y doble suelo en el maletero (385 €); Techno Pack: incluye faros matriciales, acceso y arranque sin llave, control del ángulo muerto, sensores de aparcamiento delanteros y traseros, cámara trasera y Pack active drive assist (962 €); radio digital DAB y pantalla táctil de 10" (674 €) y llantas de aleación de 18" (370 €).



LAS BUTACAS DELANTERAS SON CONFORTABLES, PERO DETRÁS EL ESPACIO NO ES PRECISAMENTE EL MEJOR DEL SEGMENTO

FORD TOURNEO COURIER 1.0 EcoBOOST 125 CV TITANIUM

Espacio para todo

El relevo del Tourneo Courier viene a satisfacer con nota las necesidades de espacio de familias y usuarios aventureros. A medio camino entre SUV y monovolumen, el renovadísimo modelo de Ford aumenta practicidad y con el único motor de la gama, el cumplidor EcoBoost de gasolina, se atreve con todo.  JUAN PABLO ESTEBAN  PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

FORD TOURNEO COURIER 1.0 EcoBOOST TITANIUM

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	998 cm ³
POTENCIA	125 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	200 Nm a 1.750 rpm
V. MÁXIMA	175 km/h
ACELERACIÓN	13 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	6,7 l/100 km
MEDIDAS	4.337 / 1.800 / 1.817 mm
NEUMÁTICOS	205/65 R16
PESO EN VACÍO	1.517 kg
MALETERO	570-2.162 litros
PRECIO	28.471 € (dto. 24.601 €)
GAMA DESDE	26.913 € (dto. 23.260 €)
FORD MULTIOPCIÓN*	398 €/mes
LANZAMIENTO	Enero de 2024

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

Quizá no sea el lanzamiento estrella, porque en los últimos tiempos Ford ha presentado modelos ambiciosos como el Explorer eléctrico, el renacido Capri (también EV) o el recién llegado Kuga. Sin embargo, en un plano más terrenal, el renovadísimo Tourneo Courier me ha sorprendido. Es uno de esos coches que primero capta tu atención por un diseño que nada tiene que ver

con su predecesor, ahora con un ligero toque todocamino (aunque sin prestaciones offroad reales), y que luego, cuando lo usas diariamente, te engancha.

La propuesta es sencilla: los materiales a bordo son simples, abundan plásticos duros (bien ensamblados) y la dotación de serie incluye lo necesario sin artificio. En cierto modo, su mejor atributo es lo bien aprovechado que está su habitáculo pues, no olvidemos, es un

coche más corto que el compacto Focus. Bastante más grande que el anterior Tourneo Courier, dentro ofrece un espacio muy capaz, especialmente a lo alto. Además, las ventanas son grandes (eléctricas delante y detrás, salvo para el acabado Trend básico, con posteriores abatibles) y acrecientan esa sensación de amplitud.

Otro elemento muy funcional son las puertas traseras correderas: liberan un gran vano de ac-

PRECIO: 28.471 €

Paquete
invierno
500 €

CON PUERTAS
CORREDERAS
TRASERAS, MUY
PRÁCTICAS

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXXX
PRESTACIONES	XXXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXXX
CONSUMO	XXXXXX



COMPORTAMIENTO
PARECIDO AL DE UN
SUV

Cargador de móvil
inalámbrico
De serie

Paquete
tecnológico
1.110 €

ceso y, una vez dentro, aunque la cota de anchura posterior es más bien justa, y el hueco para piernas no pasa de correcto, el suelo es casi plano y se viaja bien.

MÁS QUE UN MALETERO

Todo ese espacio admite cierta flexibilidad. La banqueta no desplaza longitudinalmente, pero tanto respaldos como todo el asiento se pueden abatir. De ahí un maletero formidable atendiendo a la longitud de un coche que no pasa de los 4,4 metros: 570 litros con cinco a bordo hasta la bandeja, 1.188 hasta el techo y, con las butacas totalmente plegadas y dos ocupantes, hasta 2.162 litros. Más datos: el umbral de carga es bajísimo (genial si el equipaje es pesado), y la altura útil (1.216 mm) es mu-

cho más significativa que el largo disponible (1.002 mm hasta la segunda fila de butacas y 1.429 con la misma plegada). Da mucho juego tanto para escapadas al aire libre (para transportar bicis, entre otros) como pensado como mixto para trabajo/uso diario, si bien para esto hay variantes comerciales mejor preparadas. Aparte, repartidos por el interior hay prácticos huecos portobjeto techo, destacando el que hay en el techo, en la parte delantera.

Como contraindicación a la versátil altura del Tourneo Courier, en movimiento su elevado centro de gravedad le penaliza un poco ante viento o fuertes cambios de dirección. No obstante, en general se conduce con facilidad y es agradable, gira con nota en espacios →

SUS RIVALES

NISSAN TOWNSTAR COMBI 1.3G 130 CV N-CONNECTA

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.333 cm³
POTENCIA	130 CV a 5.000 rpm
CONSUMO	6,8 l/100 km
PRECIO	29.809 € (dto. 28.059 €)

Es un poco más grande y potente. Como nota distintiva, hay versiones hasta de 7 plazas con un sobrecoste de unos 2.000 €.



PEUGEOT RIFTER ALLURE BLUEHDI 100 S&S

TIPO DE MOTOR	Diésel, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.499 cm³
POTENCIA	100 CV a 3.750 rpm
CONSUMO	5,3 l/100 km
PRECIO	30.294 € (dto. 26.794 €)

Más allá de la variante totalmente eléctrica, el Rifter solo se vende con motor térmico diésel, que ofrece un consumo más contenido.





1 Las indicaciones del cuadro digital son básicas, pero suficientes. El tacómetro no es muy preciso. **2** En el centro del salpicadero ofrece accesos directos a varias funciones principales. **3** Sin ser muy avanzado, el equipo multimedia cumple. La navegación se paga aparte en este acabado medio Titanium, junto a varios asistentes de conducción.



PRIMA LA SENCILLEZ: LO QUE MÁS DESTACA ES LA AMPLITUD A BORDO; RESULTA FUNCIONAL

reducidos (en carretera tiene buen tacto de volante) y el aplomo de marcha es similar al de un SUV.

TODO A UNA CARTA

Solo se ofrece con un propulsor, el 3 cilindros EcoBoost 125 CV (habrá futura versión eléctrica) combinado con cambio automático (sobrepeso de 2.079 €) o con este manual. La respuesta de todo el conjunto es muy correcta: en aceleraciones cortas se muestra más convincente que a partir de cierta

velocidad (el vano motor está bien insonorizado), cuando las recuperaciones (reprís) son discretas y le lastra un largo desarrollo que obliga a tirar mucho del cambio. Con carga pesada todo eso se amplifica. Al menos, el manejo de la caja manual es muy bueno.

El consumo deja un sabor agri-dulce. Para poca exigencia y uso

prevalente de carretera, puntuación de notable (6,5 l/100 km). Pero sufre más con ciudad de por medio o autovía a más velocidad, ya entre 7,5-8 litros. Lástima que no incluya microhibridación (sería, de paso, sello ECO), como en el Puma, o que rehuya el interesante diésel de 100 CV solo ofertado en la gama comercial.



Apuesta discreta: faros halógenos con luces diurnas que pueden ser LED, pero acudiendo al listado de opciones.



El hueco de carga es muy grande y práctico. La pega es que el enorme portón necesita buen espacio para abrir.

EL PROBADOR OPINA



Su maletero da muchísimo juego sin irnos a un coche muy grande. Además, el motor resulta suficiente y es agradable sin pretensiones muy prestacionales. ¿El precio? Podría ser un poco más ajustado, aunque con promociones y descuentos sujetos a financiación es más competitivo, sin echar en falta mucha dotación que es actual en asistentes (algunos, eso sí, opcionales).



MUCHA ALTURA Y LUZ A BORDO; DETRÁS SE PLIEGA

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Frenada de emergencia automática; control de crucero; asistente de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales; asistente de arranque en pendiente; llantas de 16", faros halógenos; raíles de techo; cristales traseros tintados; retrovisores eléctricos calefactables; ventanillas eléctricas delanteras y traseras; paquete aparcamiento con sensores delanteros y traseros y cámara posterior; arranque sin llave; puertas correderas dobles; ISOFIX en asientos traseros; multimedia SYNC4 con pantalla táctil de 8";

Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos; Ford Pass Connect; 2 USB delanteros y traseros; 4 altavoces delanteros y 2 traseros y cargador de móvil inalámbrico Qi. **OPCIONES** Pintura metalizada (400 €); llantas de 17" (300 €); paquete tecnológico con navegación: incluye control de ángulo muerto, tráfico trasero cruzado y control de crucero adaptativo (1.110 €); faros diurnos LED (150 €); paquete invierno: incluye asientos y volante calefactables, parabrisas térmico y regulación de asientos (500 €) y bola remolque fija (400 €).

AUDI A5 Todo cambia



Hemos podido conocer en persona el nuevo A5: incorpora lo último en conectividad y eficiencia de Audi y fija un antes y un después en la compañía. Así es la nueva berlina media de Ingolstadt, que llega en noviembre.  EDUARDO LAUSÍN

Sí, es el nuevo A5, pero al mismo tiempo el nuevo A4, que desaparece, al menos en el formato conocido. Ahora este A5 es la berlina media de Audi, también familiar A5 Avant. De paso, desde ya todos los Audi pares son eléctricos y los impares, térmicos. El A5 se basa en la nueva plataforma PPC; si llegase un A4 será irremediablemente eléctrico.

GANA TAMAÑO

Es grande: 4,82 metros de largo y estrena diseño con la iluminación por protagonista, personalizable (la diurna con varios patrones a elegir) preparada para sistemas car-to-x comunicados con el entorno. Dentro es inédito, parecido al Q6 del que toma infoentretenimiento, con sendas pantallas, una de 11,9" para el cuadro y otra de 14,5 en el multimedia, con inteligencia artificial, arquitectura Android con multitud de apps de terceros... Y el copiloto puede disfrutar de una tercera pantalla de 10,9".

La gama cuenta con el archiconocido diésel 2.0 TDI de 204 CV con hibridación ligera MHEV+ (sello ECO), una evolución del sistema híbrido capaz de mover al coche sin emisiones a baja velocidad y de ahorrar casi 0,4 l/100 km. Es común al tope de gama S5, con un V6 de 367 CV y tracción total quattro. La oferta continúa con sendos gasolina 2.0 TFSI, de 150 y 204 CV, aunque ninguno con MHEV+ por cuestión de posicionamiento, nos cuentan sus responsables.

El nuevo Audi A5 también ofrece una declinación de carrocería familiar A5 Avant, con traseña más cúbica. Eso sí, mientras el A5 ofrece 445 litros de maletero, el A5 Avant solo añade 31, que a su vez son menos que los disponibles en el vigente A4 Avant. Con las primeras unidades en manos de clientes españoles casi en diciembre, los precios arrancarán en 51.050 €, que serán 2.260 más si nos decidimos por el Avant.



Puesto de mando: recuerda al del reciente Q6 e-tron, del que entre otros hereda el sistema de infotainment, con pantalla opcional de copiloto.

Las claves

- Sustituye a los A4 y A5; carrocerías sedán y Avant
- 4,82 metros de largo y hasta 476 litros de maletero
- Nuevo multimedia basado en Android con IA
- Iluminación personalizable y activa
- Motores de gasolina y diésel con hibridación MHEV+
- A la venta en julio (entregas en otoño), desde 51.050 €

**EN ESPAÑA, A
FINAL DE AÑO**

DE CERCA

¿Llegará en carrocerías cupé y hasta descapotable, como en el anterior A5? De todo esto no se sabe nada de nada. Me atrevería a decir que no parece probable, a tenor de las ventas residuales que vienen acusando estos formatos. En todo caso, puedo confirmar que visto en directo el nuevo A5 resulta altamente seductor, en particular en versión S5 (abajo), con llantas de al menos 19" y esos abultados pontones traseros comunes a toda la gama, ¿verdad?





ŠKODA SCALA MONTE CARLO 1.0 TS 150 CV DSG 7 VEL. **vs.** FORD FOCUS ACTIVE X 1.0T ECOBOOST 155 CV mHEV DCT 7

La lógica al poder

Si buscas coche para todo, hay vida más allá de los SUV. Es más, los compactos 'de toda la vida', como los Škoda Scala y Ford Focus, pueden ser una alternativa más interesante porque, sin renunciar al espacio, tienen precios más atractivos, se comportan mejor y gastan menos.

ÁLVARO RUIZ PALOMA SORIA

FICHA TÉCNICA

ŠKODA SCALA MONTE CARLO 1.0 TSI 150 DSG 7

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.498 cm ³
POTENCIA	150 CV a 5.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm a 1.500 rpm
V. MÁXIMA	220 km/h
ACELERACIÓN	8,2 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,6 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.362 / 1.793 / 1.471 mm
NEUMÁTICOS	205 / 50 R 17
PESO EN VACÍO	1.271 kg
MALETERO	467-1.410 litros
PRECIO	34.000 € (dto. 31.720 €)
GAMA DESDE	25.500 €
CUOTA RENTING	486 € / mes
LANZAMIENTO	Diciembre de 2023

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	× × × × ×
PRESTACIONES	× × × × ×
COMPORTAMIENTO	× × × × ×
CONSUMO	× × × × ×



PRECIO: 31.720 €

EL SCALA SE HA
PUESTO AL DÍA
RECIENTEMENTE

Llantas de 18"
500 €

Pintura Rojo Velvet
metalizado
605 €

A lo largo de los últimos meses varias personas me han preguntado por “un coche normal y corriente”. Cuando les pedía que me explicasen a qué se referían respondían que “a un coche lo más racional posible a todos los niveles, que se pueda utilizar para todo y que sea adecuado como único vehículo de casa para una pareja o una pequeña familia”. Pese a que los SUV están de moda, en todos los casos me pidieron que no pensase en ellos, sino, insistían, “en coches de los de toda la vida”. Y lo cierto es que este requisito complicó mucho todo porque el mercado está dominado por aquellos, pero todavía quedan opciones.

Durante mucho, hasta que los SUV urbanos y los SUV compactos lo invadiesen todo, los compactos convencionales fueron la

mejor alternativa para usuarios así: gente soltera, parejas y parejas que tienen pensado convertirse en pequeñas familias. En definitiva, para usuarios que necesitan un automóvil todo uso y que no buscan un modelo enorme que les complique la vida para moverse a diario, más aún por ciudad o incluso al aparcar en su garaje.

De hecho, no elegir SUV suele ser la clave para dar con esa máxima racionalidad porque, normalmente (siempre hay excepciones), los compactos son más baratos, se mueven mejor y son superiores a nivel dinámico. Y como pesan menos son más comedidos en consumo.

EL FOCUS ES ECO

Tanto el Škoda Scala como el Ford Focus son opciones que ajustan perfectamente a la definición de

FICHA TÉCNICA

FORD FOCUS ACTIVE X 1.0T ECOB. 155 MHEV DCT

TIPO DE MOTOR	Gasolina MHEV, 3 cil. en línea, turboalimentado
CILINDRADA	998 cm ³
POTENCIA	155 CV a 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	190 Nm a 3.000 rpm
V. MÁXIMA	208 km/h
ACELERACIÓN	8,6 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,5 l/100 km (WLTP)
MEDIDAS	4.397 / 1.844 / 1.502 mm
NEUMÁTICOS	215 / 55 R 17
PESO EN VACÍO	1.387 kg
MALETERO	392-1.354 litros
PRECIO	36.300 € (dto. 27.108 €)
GAMA DESDE	31.034 € (dto. 23.192 €)
CUOTA RENTING	423 € / mes
LANZAMIENTO	Enero de 2022

*Importe aproximado para 4 años y 15.000 km anuales

VALORACIÓN

PRECIO	XXXXX
PRESTACIONES	XXXXX
COMPORTAMIENTO	XXXXX
CONSUMO	XXXXX

‘coche normal y corriente, pues no pueden ser más cabales, sobre todo con los motores medio-potentes de sus gamas (dejando a un lado el Focus ST, de muchos más quilates). Con los 150 CV del gasolina 1.5 TSi en el Scala y los 155 del gasolina 1.0 EcoBoost mHEV del Focus afrontan lo que les echen. De paso, en Ford, la etiqueta ECO de la DGT supone un extra de versatilidad porque permite despreocuparse de las restricciones a la circulación y beneficiarse de ciertas ventajas, como bonificaciones en el precio de las zonas de estacionamiento regulado de muchas poblaciones.

El checo no tiene ese distintivo (ni puede porque ninguna versión del Scala va electrificada), pero hoy por hoy no es imprescindible y todo apunta a que las restricciones para la etiqueta C tardarán en llegar. →

EL FOCUS SIGUE TENIENDO MUCHO QUE DECIR

PRECIO: 27.108 €



Faros Full LED adaptativos 950 €

Pintura Azul Oasis 453 €

**ADEMÁS DEL 5P, HAY
UN FOCUS FAMILIAR
SPORTBREAK**



Toda la iluminación exterior es LED de serie. Los faros principales pueden ser adaptativos de forma opcional (950 €).



Llantas de serie de 17", pero se pueden elegir estas de 18 (500 €) con un neumático de gran perfil (215/50).



Maletero de volumen correcto, diseño regular y amplia boca de carga.

392 l

Por otro lado, para algunos conductores es una ventaja añadida porque buscan la máxima sencillez y más añadidos mecánicos que en el tiempo (vaya usted a saber) puedan derivar en averías y costes.

Este público también suele ver con mejores ojos los motores de cuatro cilindros 'de siempre' que los tricilíndricos, como instalado en el Focus. A la hora de la verdad, la mayor diferencia entre ellos es que el propulsor del checo se siente un poco más lleno desde abajo que el del americano, pues ofrece más par máximo y eso le permite ser un poco más solvente, en parte porque el Scala es más ligero. También es un globalmente más suave (sonoridad, vibraciones...)

En todo caso, los dos se mueven realmente bien. El Focus está



Solo hay dos acabados para el Focus: ST Line, de corte deportivo, y Active, de enfoque más campero.

un punto por delante en lo dinámico: aunque un pelín más lento, tiene un tacto de conducción más ágil y traslada la impresión de ser más ágil. También es más divertido de llevar, y eso que el protagonista de estas páginas es un Active, d enfoque más campero que el ST Line y con suspensión 30 mm más alta, que junto a las protecciones inferiores de la carrocería y los

neumáticos de gran perfil permiten circular por pistas o caminos sencillos sin trabas. Realmente, muchos usuarios de SUV no necesitan más, así que este acabado es una forma de combinar las ventajas de unos y otros.

BIEN DE ESPACIO

Una ventaja más del Ford sobre un Škoda que Scala no está pensado para excursiones camperas que valgan, menos aún con el acabado comparado Monte Carlo calzado sobre llantas de aleación opcionales de 18", un pack de cierto carácter deportivo tanto por fuera como por dentro, gracias a piezas como unos asientos que sujetan muy bien el cuerpo sin restar confort, al volante con microperforaciones y a detalles →

**Cámara trasera
De serie**





SE ECHAN EN FALTA MÁS BOTONES, PERO EN GENERAL LA ERGONOMÍA ES BUENA; BIEN TAMBIÉN POR CALIDAD

Cambio automático de doble embrague y 7 marchas, rápido pero algo brusco al maniobrar.



1 Cuadro digital de gran tamaño (12,3"), muy completo en información y fácil de leer; cambia de diseño con cada modo de conducción. **2** El control de crucero adaptativo se maneja desde estos botones sobre el volante. **3** Enorme pantalla táctil central (13,2") con un multimedia rápido, sencillo y bien conectado.



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Parrilla exclusiva Active; faros LED con luces diurnas LED; faros antiniebla delanteros LED adaptativos en curva; luces traseras LED; llantas de aleación de 17" diseño Active; retrovisores automáticos calefactables; cristales traseros privacidad; paquete protección con alerta de mantenimiento de carril y asistente precolisión; paragolpes delantero y trasero deportivos específicos Active; volante de cuero; cuadro digital; climatizador bizona; carga inalámbrica Qi; multimedia SYNC4; navegación Ford Connect; freno de estacionamiento eléctrico; sensores de aparcamiento delanteros y traseros; suspensión Active con 30 mm más de altura y cámara trasera.

OPCIONES Pintura sólida o metalizada (de 206 € a 618 €); tapicería opcional Active X Sensico de cuero (1.570 €); llantas de aleación de 18" Active (500 €); sistema de audio B&O (400 €); asientos con certificación AGR (778 €); faros full LED adaptativos (950 €); Head Up display (450 €); techo panorámico practicable (1.098 €); paquete de invierno con asientos delanteros calefactables, volante calefactable y parabrisas térmico (450 €) y botón E-Call para llamada de emergencia (99 €).



ASIENTO DEL CONDUCTOR AGR COMODÍSIMO; DETRÁS, ESPACIO DE SOBRA PARA DOS ADULTOS



BUENOS AJUSTES Y DISEÑO BIEN PLANTEADO

El 1.5 TSI de 150 CV está disponible con cambio manual y automático; el freno de mano es manual.



1 Cuadro digital configurable y personalizable de 10,25", con indicadores analógicos para la temperatura del motor y el depósito de gasolina. **2** Con las levas situadas detrás del volante se puede cambiar de marcha manualmente. **3** Multimedia actualizada, con accesos directos a los lados, pantalla de 9,2" y Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos.



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros full LED matriciales; apoyacabezas en los asientos delanteros; asientos deportivos; llantas de aleación ligera de 17" negras; iluminación ambiental; molduras de entrada en los bordes de las puertas; molduras interiores y marcos de difusores de aire rojos; banqueta trasera de una pieza con respaldo dividido 60:40 abatible y reposabrazos central; juego de pedales de aluminio y climatizador automático bizona.

OPCIONES Pintura metalizada (605 €); sistema de navegación (850 €); Convenience Plus: incluye cuadro digital Virtual Cockpit (445 €); pack Invierno: incluye difusores de lavado térmicos delanteros, asientos delanteros calefactables e indicador de nivel del agua del limpiaparabrisas (260 €); llantas de aleación de 18" (500 €); rueda de emergencia de acero (130 €); volante deportivo de cuero calefactable (105 €); limpiafaros (155 €); paquete de Conducción asistida Plus (935 €); Simply Clever Plus (395 €); red divisoria en la parte trasera del habitáculo (125 €) y piso doble en maletero (180 €).



ASIENTOS DELANTEROS DEPORTIVOS, PERO CÓMODOS; HABITABILIDAD TRASERA CORRECTA

**SOLO EN
CARROCERÍA
BERLINA DE 5P**



El nivel de terminación Monte Carlo es el tope de gama en Scala y el que luce un diseño más dinámico.

decorativos rojos aquí y allá. No es un compacto GTI al uso, pero la estética y el equipamiento específicos que singularizan a este Škoda, dotado de elementos de serie tan sorprendentes y bienvenidos como los faros Matrix LED, son un reclamo de primera para quien prime un producto racional con cierto punto picante, al menos visualmente.

De paso, buena parte de la racionalidad del checo tiene que ver con lo bien que aprovecha el espacio interior. Las plazas traseras

son correctas y permiten viajar de forma cómoda a dos adultos, por otra parte como las del Focus, pero el maletero del Scala es mucho más aprovechable. Y eso que el del óvalo sale bien parado en este apartado con casi 400 litros, pero los 467 litros del Škoda son más propios de un SUV compacto bastante más grande que de un coche compacto que, con 4,36 metros de largo, es casi 4 cm más corto que el Focus.

OJO AL PRECIO

Eso sí, el precio de arranque del Ford es sensiblemente más ajustado que el del Škoda, al menos con los descuentos actuales que ofrece el fabricante ahora que el Focus parece ir afrontando el final de su vida comercial y, de momento, de su historia, pues muchos apuntan a que correrá la misma suerte que el ya extinto Fiesta.

EL PROBADOR OPINA



Con los descuentos que ofrece Ford, el Focus tiene un precio verdaderamente atractivo, a lo que hay que sumar otros reclamos, como su excelente tacto de conducción y la etiqueta ECO de la DGT. En caso de que mi prioridad fuese el espacio, elegiría el Scala; el Focus es amplio, pero el maletero del checo es sensacional para tratarse de un compacto.



Con el acabado Monte Carlo, los faros full LED son también Matrix LED y matriciales de serie. Iluminan bien.



Los detalles deportivos, como las salidas de escape, son evidentes con el acabado FR.

Las llantas que trae de serie son de 17". Las de la unidad probada son las opcionales bitono de 18 (salen por 500 €).



ASIENTOS

Es uno de los maleteros más grandes del segmento. Además, tiene formas limpias y huecos para separar la carga. De diez.



**Cámara trasera
De serie**

PIRELLI CYBER TYRE

Las gomas del futuro

Pirelli presenta un neumático conectado capaz de compartir información con el cerebro del coche, permitiendo una mejora exponencial del funcionamiento de los sistemas electrónicos.

EDUARDO LAUSÍN

Hace unas semanas, y con motivo del Goodwood Festival of Speed, Pirelli nos invitó a conocer su nuevo neumático. O mejor dicho, su nueva tecnología aplicada a los neumáticos. Con Pirelli Cyber Tyre entramos en una nueva era del intercambio de información entre los diferentes actores que conforman la dinámica de un vehículo.

Se trata de un neumático de momento desarrollado para el Pagani Utopia, es decir, de altas prestaciones, pero una tecnología abierta a cualquier tipo de goma. Integra unos sensores que interactúan con el cerebro electrónico del coche, compartiendo información de la que solo los neumáticos, en permanente contacto con la carretera, disponen. Además, en tiempo



Unos pequeños sensores integrados en las carcasa envían información al cerebro del coche.

Las claves

- Sensores conectados a la unidad de control del vehículo
- Intercambio de información en tiempo real
- Adaptación al neumático de los sistemas electrónicos
- Primera aplicación en Pagani Utopia



De momento, el primer coche que empleará esta tecnología de neumáticos será el Pagani Utopia.



real, con las positivas consecuencias que ello supone a la hora de parametrizar cada uno de los sistemas electrónicos de un vehículo.

Esto abre un nuevo mundo, pues las posibilidades son infinitas. Por ejemplo, en función del estado del firme el coche podrá sugerir un modo de conducción específico. Pero es solo la punta del iceberg. Otro ejemplo aún más interesante, en función del neumático y las condiciones del firme (tempera-

tura, estado, rugosidad...) el coche podrá ajustar en tiempo real el funcionamiento de elementos como el ABS y el ESP. Explicado de otra forma: el antibloqueo, por ejemplo, podrá adaptarse directamente a la cubierta y las condiciones de adherencia, aumentando su eficacia.

La tecnología Cyber Tyre se adapta a cualquier tipo de neumático y llanta, de modo que su aplicación podrá ser masiva.

COMPROMISO FSC

Al margen de la Cyber Tyre, Pirelli ha aprovechado para reafirmar su compromiso con el medio ambiente a través de la certificación FSC. En 2026 el caucho natural certificado por FSC estará presente en todas las fábricas europeas de Pirelli, una fórmula que documenta el origen, la trazabilidad y el uso de esta materia prima. La certificación FSC tiene en cuenta el proceso desde la plantación a la fabricación y garantiza la preservación de la diversidad biológica y el beneficio económico de los trabajadores y las comunidades locales en el proceso de obtención del caucho. Fabricantes como Jaguar y Land Rover serán de los primeros en usar neumáticos con esta certificación en sus modelos.



EQUIPA SENSORES EN LA CARCASA DEL NEUMÁTICO

WITH CAR ELECTRONICS

CYBER TYRE

ALFA ROMEO QUADRIFOGLIO SUPER SPORT

Un toque diferencial

En homenaje al 6C 1500 Super Sport que ganó la Mille Miglia de 1928, la firma italiana saca una edición limitada de sus Giulia y Stelvio Quadrifoglio. Las prestaciones no cambian, pero añade equipamiento más exclusivo, tanto interior como exterior. **JUAN PABLO ESTEBAN**



Solo unos pocos privilegiados van a poder hacerse con los exclusivos Alfa Romeo Stelvio y Giulia Quadrifoglio Super Sport, modelos que rinden tributo a una de las victorias míticas de la marca.

En concreto, se producirán 175 unidades del Stelvio y 275 del Giulia con esta denominación para todo el mundo. Aunque para España se habían asignado inicialmente solo 5, ya han vendido 12 (9 berlinas y 3 SUV que se entrega-

rán a partir de septiembre) y aún esperan conseguir alguno más. La marca italiana nos cita en un escenario que encaja perfectamente con el carácter deportivo de estos automóviles: el Circuito del Jarama (Madrid), donde vemos los aditamentos que incluyen.

La carrocería incorpora varios elementos en fibra de carbono: carcasas de retrovisores, V del escudo frontal y techo, este solo para Giulia y opcional. Para las llantas recurren a unas atractivas de aleación de 5 agujeros (19" para Giulia y 21 en Stelvio) con pinzas de freno negras. Los tonos exteriores se limitan al Rojo Etna de tres capas, Negro Vulcano metálico y, solo para la berlina, blanco Alfa. Además, los escapes Akrapovic vienen de serie en Giulia, siendo opcionales en el Stelvio.

En el interior es novedad el acabado 3D en fibra de carbono roja,

llevada al túnel central, paneles de puertas y salpicadero, mientras que la instrumentación recibe una máscara de visualización especial con modo de conducción Race; hay costuras para el logo Super Sport en los reposacabezas.

ESPÍRITU RACING

Ya en pista, rodamos varias vueltas con dos coches que son excelentes embajadores del espíritu racing de la casa. Con el motor 2.9 V6 de 520 CV (sin cambios), la energía brota rápidamente y el rendimiento es sensacional: 0-100 km/h por debajo de 4 segundos. La puesta a punto es específica y se basa en los ajustes que se realizaron en el anterior Giulia GTA, de nuevo con una dirección muy directa que hace las delicias ya no solo en circuito, también en carretera, donde uno y otro siguen siendo productos totalmente utilizables.



LOGO EN NEGRO

Por primera vez, el emblema de la serie Quadrifoglio, el trébol verde de cuatro hojas símbolo de la buena suerte, aparece con fondo negro. Antes, siempre se había enmarcado en blanco, aunque el año pasado, y con motivo del centenario, 'il quadrifoglio', vino con ribete dorado y las fechas 1923-2023 conmemorativas de este aniversario.



450 UNIDADES PARA TODO EL MUNDO

Las claves

- Edición limitada Quadrifoglio Super Sport: 275 unidades de Giulia y 175 de Stelvio
- Motor 2.9 V6 de 520 CV, sin cambios
- Precios Super Sport: Stelvio, por 121.800 €; Giulia, 111.600 €
- Elementos en carbono dentro y fuera. Escape Akrapovic de serie en la berlina



Techo bitono
De serie

Llantas de 18"
500 €

ŠKODA KAMIQ MONTE CARLO 1.5 TSI 150 CV DSG

Gran equilibrio

FICHA TÉCNICA

ŠKODA KAMIQ MONTE CARLO 1.5 TSI 150 CV DSG

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado
CILINDRADA	1.498 cm ³
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
PAR MÁXIMO	250 Nm entre 1.500 y 3.500 rpm
V. MÁXIMA	213 km/h
ACELERACIÓN	8,3 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,7 l/100 km
MEDIDAS	4.241 / 1.793 / 1.531 mm
NEUMÁTICOS	205/55 R17
PESO EN VACÍO	1.288 kg
MALETERO	400 - 1.395 litros
PRECIO	33.700 €
GAMA DESDE	26.200 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Enero de 2024

*Consultar condiciones en skoda.es

Škoda ha renovado su modelo estrella, su SUV más pequeño que gana eficiencia y equipamiento. Lo probamos con la mecánica más potente y, al mismo tiempo, la más equilibrada: un 1.5 a gasolina con 150 CV que cumple a todos los niveles y asocia cambio automático.

✎ EDUARDO LAUSÍN ✎ PALOMA SORIA

No basta un vistazo rápido para diferenciar a este nuevo Kamiq de su antecesor. Ha actualizado muy ligeramente la estética: cambia parcialmente faros, paragolpes y pilotos. Sin embargo, es un evidente refresco que mantiene vigoroso al producto en uno de los segmentos más competidos, el de los B-SUV.

Y, no, dentro tampoco es que haya novedades de calado, a menos

que hablemos de sostenibilidad. Y es que Škoda emplea ahora materiales reciclados o de origen natural en, por ejemplo, el revestimiento del techo y la moqueta. Y ojo aquí, porque no ha supuesto merma de la calidad percibida: el Kamiq sigue siendo un coche sencillo pero sólido, de aspecto y ambiente interior sin tacha.

Ahora bien, hay un puñado de nuevos equipamientos que hace de este modelo uno aún más inte-

resante. Por ejemplo, hay un nuevo cuadro de mandos digital (de serie en este acabado tope de gama Monte Carlo) que admite configuraciones personalizadas. También un nuevo multimedia, que puede ser de 8,25" de serie o uno de 9,2 como extra (en imagen). No es rompedor, pero sí bastante completo, pues incluso integra control por voz avanzado Laura y actualizaciones vía OTA, lo que asegura ir siempre a la última sin pasar por

**EL MOTOR MÁS
POTENTE ES AQUÍ EL
MÁS EQUILIBRADO POR
RENDIMIENTO Y GASTO**

Detalles en negro
a contraste
De serie



VALORACIÓN

PRECIO	× × × × ×
PRESTACIONES	× × × × ×
COMPORTAMIENTO	× × × × ×
CONSUMO	× × × × ×



**MIDE 4,25 M DE
LARGO, ES EL SUV
MÁS PEQUEÑO DE
ŠKODA**



taller. La conectividad es la habitual: Android Auto y Apple CarPlay sin cables. No hay mucho más a destacar, salvo nuevas tomas USB C a 45W y un sistema de iluminación LED matricial, que también es de serie en esta terminación.

MUCHO ESPACIO

Desde luego, si por algo destaca (ya lo hacía) el Kamiq es por espacio interior y habitabilidad. Dentro del formato B-SUV es de los grandecitos, pero a pesar de ello con apenas 4,25 metros de longitud lo carga todo. La fila trasera es especialmente amplia en longitud y altura, no así en anchura, donde

queda bastante justo. Con todo, admite a cuatro adultos de talla grande, algo que no es habitual en el segmento. Por contra, Škoda no ha aprovechado la actualización para instalar una banqueta trasera deslizante, asignatura pendiente que permitiría modular mejor los 400 litros de maletero básico que declara.

Las cosas claras: el 1.5 TSI de 150 CV de este Kamiq es el más adecuado. Es una potencia media, pero bastante elevada teniendo en cuenta los menos de 1.300 kg que pesa el conjunto. Con esto quiero decir que es un coche rápido en términos absolutos, pero tam-

SUS RIVALES

SEAT ARONA 1.5 EcoTSI 150 CV DSG FR

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 4 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.498 cm ³
POTENCIA	150 CV entre 5.000 y 6.000 rpm
CONSUMO	5,6 l/100 km
PRECIO	32.160 €

Casi gemelo, es unos 10 cm más corto. Por contra, tiene el mismo maletero y también ofrece el mismo propulsor de 150 CV, con similares prestaciones.



FORD PUMA ST-Line X1.0 EcoBoost mHEV 155 CV Powershift

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	999 cm ³
POTENCIA	155 CV a 6.000 rpm
CONSUMO	5,7 l/100 km
PRECIO	34.221 €

Es un coche de dinámica muy divertida con un motor de buena respuesta. Tiene dos grandes ventajas frente al Kamiq: un maletero claramente mayor, y la etiqueta ECO de Tráfico.





1 El cuadro digital más completo permite cierto grado de configurabilidad. Es de serie en este acabado. **2** Hay un acabado Monte Carlo con este mismo motor y cambio manual por 1.200 € menos de tarifa. **3** Multimedia: cumple sobradamente, si bien no destaca por nada. El rendimiento es bueno y la conectividad, la habitual.



ACABADO SENCILLO, PERO SÓLIDO; ES DE LOS POCOS QUE VAN QUEDANDO CON FRENO DE ESTACIONAMIENTO MANUAL



Novedad destacada es la nueva iluminación LED matricial, que viene de serie para este acabado Monte Carlo.



El tamaño del maletero es solo correcto, pero Škoda ofrece un kit de accesorios que lo hace todavía más práctico.

bién por reprimis: tiene energía sobrada en cualquier circunstancia. Más importante aún, hay reserva de fuerza incluso rodando a alta velocidad y permite mantener un nivel de reacción solvente incluso yendo con carga.

Si además sumamos que esta mecánica con cambio automático DSG (es decir, de doble embrague, buena opción por confort aunque poco reactiva) cuesta menos de 1.000 € más que el 1.0 TSI de 116 CV, también con cable

automático y el mismo acabado, la decisión está clara. Y el consumo tampoco es decisivo, pues con una media en nuestra prueba de 6,5 l/100 km el equilibrio está más que justificado.

SUSPENSIÓN VARIABLE

De paso, es un Škoda con todas las letras, es decir, fácil de condu-

cir y confortable para el día a día. Esta variante Monte Carlo equipada con suspensión electrónica con dos ajustes de dureza, un sistema ejemplar que modula muy bien la respuesta de la amortiguación en función del pavimento y de las querencias del conductor. Sin duda un vehículo al que se le pueden sacar muy pocas pegadas.



**EL PROBADOR
OPINA**

Es uno de los B-SUV más completos del mercado, por no decir el que más. En esta versión tope de gama va muy equipado y su motor me parece una opción excelente en muchas facetas. Puede ser pega la ausencia de etiqueta ECO, en este y en cualquier propulsor de su gama. Ahora bien, por rendimiento, consumo y habitabilidad, sería mi elección en su clase.



LOS ASIENTOS DEPORTIVOS AGARRAN BIEN; SON CÓMODOS

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Asistente cambio involuntario carril; detector fatiga; frenada emergente automática; lector de señales de tráfico; asistente de luz de carretera; control de velocidad de crucero; iluminación LED matricial; sensores de luz y lluvia; sensores parking delanteros y traseros; cámara de visión trasera; chasis adaptativo; selector de modos de conducción; climatizador bizona; cuadro de mandos digital; multimedia con pantalla táctil de 8,25"; Bluetooth; Android Auto/CarPlay; cargador inalámbrico Qi; retrovisores interior+exterior

conductor fotocromáticos; entrada/arranque sin llave; asientos del. deportivos; techo panorámico y llantas 17". **OPCIONES** Pintura metalizada (755 €); llantas de 18" (500 €); navegador: incluye pantalla de 12,9"+control de voz (850 €); pack SimplyClever Plus: incluye alfombrilla maletero reversible, protectores puertas, deporte tablet y argollas maletero (395 €) y paquete Conducción asistida Plus: incluye asistente de centrado en carril, control de crucero adaptativo y de ángulo muerto (935 €).

KIA PICANTO

De poquito,
lo mejor

El segmento A de urbanos ha quedado reducido a la mínima expresión en los últimos tiempos, pero aún hay quien apuesta por él, tanto marcas como usuarios. De las primeras Kia propone el competente y actualizado Picanto.  E. CANO

El siempre convulso sector de la automoción provoca el alumbramiento de nuevos nichos de mercado y la paulatina desaparición de otros. En este último caso podemos hablar de los más pequeños, segmento A o urbanitas, donde cabía elegir Citroën C1, SEAT Arona, Volkswagen up, Škoda Citigo, Peugeot 108... y donde hoy apenas quedan ejemplares tipo Hyundai i10, Fiat Panda y Toyota Aygo X, esencialmente. También el Kia Picanto, recién puesto al día y ya a la venta 16.592 € (hasta 21.500).

Disponible en acabados Concept (el más interesante por la relación precio/equipamiento), Drive y GT-line, junto a estas líneas, lo hay de gasolina aspirado (sin turbo) 1.0 y 1.2 con 63 y 79 CV

caa uno, el segundo solo GT-line con opción a cambio automático AMT de 5 marchas (unos 1.500 € hasta tocar la tarifa más alta), que también se puede pedir en el motor más pequeño, pero de nuevo si es GT-line. Siempre hay parada y arranque de motor ISG en semáforos, etc, para gastar y emitir menos.

AHÍ VAN LAS CLAVES

¿Qué aporta la entrega? Mira el frontal tipo SUV eléctrico EV9 y restylizado Sorento. También hay nuevos paragolpes, colores de carrocería, como el verde de lanzamiento que ves (sin coste) y juegos de llantas (14" en Drive y Concept y 16 el GT-line).

Dentro estrena tapizados, colores inspirados en la naturaleza y detalles negro brillante. Más: lec-

tor de señalética ISLA, frenada automática a baja velocidad FCA 1.5 (con prevención de colisión frontal en intersecciones) o cambio automático de luz de carretera son novedad en una gama que también agrega aviso de frenada de emergencia ESS y que potencia la integración digital (imagen superior, además de cuadro de 4,2").

Sobre todo se venderá con el 1.0, pero te aseguro que el más enérgico es mejor alternativa puestos a combinar ciudad y carretera. ■



Puesto de control sencillo con todo a mano. El cuadro es digital de 4,2"; la pantalla central multimedia, de 8.

CON UN DEDO

El Picanto es de esos coches que lo hacen todo fácil: mandos precisos pero amortiguados, buenas frenada y dirección, confort suficiente... Se lleva con un dedo y se aparca en un palmo, porque gira mucho (9.4 metros por diámetro de giro). Piensa que solo mide 3,61 metros y que no llega a la tonelada, y con 5 puertas y 5 plazas es funcional. Dentro, todo plástico duro, pero con asientos confortables y solidez global intachable.



Maletero con piso a fijar en dos alturas: mínimo de 255 litros y tope de 1.010, venciendo el respaldo 40:60.



MOTORES DE 63 Y 79 CV, ESTE MANUAL O AUTOMÁTICO

Las claves

- Cambios estéticos, sobre todo en el frontal (faros, parrilla...)
- Sistemas de seguridad ampliados u optimizados
- Gana dotación de serie
- Desde unos 15.000 € ya bonificado



SEAT LEÓN TSI Y eTSI 115

Cambio acertado

El compacto español y su derivada familiar Sportstourer relevan el anterior acceso 1.0 por un nuevo 1.5 TSI de cuatro cilindros y 115 CV que, con sobrecoste, puede ser automático eTSI, con hibridación ligera y sello ECO. Hay más novedades.

 E. CANO

Disponible en carrocerías berlina de 5 puertas (4,37 metros de longitud) y familiar León Sportstourer (4,64 metros), el compacto de la firma española cuenta desde ahora con nueva mecánica de gasolina a modo de escalón de acceso: el 1.5 TSI de 115 CV y 220 Nm de par límite asociado a una transmisión manual de 6 velocidades.

Este propulsor de 4 cilindros, dotado de etiqueta medioambiental C de la DGT, sustituye en el SEAT León al anterior tricilíndrico 1.0 TSI, al que no solo mejora en gasto, también en potencia (+5 CV) y par motor (+20 Nm). Por otra parte, sus emisiones de CO₂ se mueven entre 120 y 132 g/km, correspondientes a un consumo de combustible ligeramente pulido y que oscila entre 5,3 y 5,8 l/100 km, según carrocería.

En todo caso, y frente a su antecesor, entre sus aportaciones figura la suavidad de marcha, a todas luces superior al añadir un cilindro que asegura un funcionamiento más 'redondo', lineal y progresivo; como su antecesora, esta motorización está turboalimentada y despliega un adecuado repérse para uso familiar ordinario.

En el siguiente escalón figuran dos opciones Mild Hybrid conocidas como eTSI: el mismo 1.5 de 115 CV y otro 1.5 de 150 que van exclusivamente combinados con la caja automática DSG de 7 marchas. Estos dos motores de gasolina se

Las claves

- Nuevo motor de gasolina 1.5 TSI de 115 CV
- También disponible automático eTSI con etiqueta ECO
- Cambios en infotainment, Matrix LED...
- PHEV con 100 km EV
- Gama desde 24.081 € o por 319 €/mes

EL NUEVO MOTOR DE 115 CV ACARICIA 200 KM/H Y BAJA DE 11 SEGUNDOS DE 0-100 KM/H



Ergonomía y buen hacer: el puesto de conducción del León es de lo mejor en la categoría, con independencia de tallas y corpulencias: ajusta como un guante.



Selector del cambio automático en el León eTSI de 115 CV y nuevo display multimedia, de 10,4 o 12,9".



« Entre otros, la gama León se beneficia ahora de nuevo sistema multimedia de 10,4 o 12,9" »





La tecnología LED matricial llega ahora a la gama SEAT León como equipamiento opcional. Arriba, maletero del familiar León Sportstourer, con motor 1.5 TSI de 115 CV desde 620 litros, abismal.



La habitabilidad, incluso longitudinal (hueco trasero para las piernas...) es de lo mejorcito en el segmento C (compactos). También la calidad brilla a nivel.

benefician de la tecnología micro-híbrida de 48V, que no solo ahorra en la eficiencia, también en el confort (parada y arranque mecánicos en semáforos y otras detenciones sensiblemente más silenciosos, sin apenas vibraciones). Y como guinda, lucen la viñeta ambiental ECO de Tráfico, plus para uso urbano intensivo.

Recordemos que la gama León comprende 4 tecnologías alternativas: TSI (gasolina), eTSI (Mild Hybrid), TDI (diésel 2.0 TDI, con 150 CV y transmisión DSG) y la nueva generación e-HYBRID (híbrido enchufable) de la que tienes más información en el cuadro bajo estas líneas. Siete opciones con potencias de 115 a 204 CV.

INTERFAZ MÁS AVANZADA

En otro orden de cosas, la gama León se beneficia de mejoras tecnológicas como nuevos faros Matrix LED, primicia en el modelo.

Por lo que toca al interior, incluye nueva interfaz implementada tanto en la instrumentación Digital Cockpit de 10,25" como sistema de infoentretenimiento, de serie sobre pantalla de 10,4" (antes 8,25) y en opción de 12,9. Ambas incluyen controles deslizantes que ahora, por fin, están retroiluminados.

A su vez, y para recargar teléfonos móviles de tipo Qi, el León ofrece sobre la consola un nuevo sistema de carga inalámbrica que pasa a ser más rápida, con hasta 15W y tecnología de refrigeración, para evitar el sobrecalentamiento del dispositivo.

SÚPER PLUG-IN

La actualización de la gama León también pasa por la variante con motor híbrido enchufable, ahora de nueva generación. Son los León e-Hybrid con 204 CV y 350 Nm, dotados de un sistema de propulsión que combina la mecánica de gasolina 1.5 TSI de 150 CV con otra eléctrica que fija 115 y que se nutre de un paquete de baterías de iones de litio de 19,7 kWh de capacidad neta. Todo ello autoriza una autonomía eléctrica homologada superior a 100 km. Y no acaba ahí la cosa, pues estas declinaciones ya admiten recarga rápida en puntos de corriente continua de hasta 50 kW, o bien en alterna en tomas trifásicas (wallbox inclusive) a un máximo de 11.

GAMA STELLANTIS ELÉCTRICA

65 coches
en 11 marcas

Stellantis viene mostrando músculo eléctrico como pocas pueden hacer. Sumando todas sus marcas, se cuentan hasta 65 vehículos con mecánicas electrificadas que abarcan todos los segmentos del mercado.

ADRIÁN LOIS

La creación de Stellantis en 2021 permitió meter bajo un mismo paraguas a un total de 10 marcas, ahora 11 con la llegada de Leapmotor. Todas están incluidas en el plan estratégico 'Dare Forward 2030', por el que el gigante automovilístico pretende reducir de forma drástica su huella de carbono.

Los objetivos están claros: vender exclusivamente coches eléctricos en Europa y la mitad en Estados Unidos desde 2030. A 6 años vista, Stellantis puede presumir de tener ya una gama completísima de vehículos electrificados, entre

los que incluye eléctricos puros, híbridos enchufables y de hidrógeno. Es decir, todos los que llevan el sello CERO de la DGT.

Aquí no suma, no obstante, los equipados con tecnología microhíbrida, que también ganan protagonismo en las firmas del grupo y que permiten a sus vehículos reducir consumos y emisiones entre un 15 y un 20%.

TRES SON ESPAÑOLAS

A todo esto, hay que sumar otro importante componente. Y es que las tres factorías de Stellantis en España, Madrid, Vigo y Zaragoza, acogen la producción de vehículos

electrificados con talleres propios para el montaje de baterías. Buena parte de la inversión requerida, de 50.000 millones de euros hasta 2030 en tecnologías y software, quedará en nuestro país.

Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, FIAT, Jeep, Lancia, Leapmotor, Maserati, Opel y Peugeot suman un total de 65 vehículos electrificados, acaparando todos los segmentos a la venta de turismos y comerciales: desde cuadriciclos, pasando por SUV de todo tipo y llegando a superdeportivos. Con la filosofía de que esta tecnología sea accesible para todos, la compra de prácticamente cualquiera de esos modelos lleva asociada la estación de carga easyWallbox de forma gratuita, así como otros servicios integrales.

STELLANTIS

SEIS
ARQUITECTURAS

Cuando hablemos en unos años de la gama Stellantis, nos estaremos refiriendo a cuatro plataformas flexibles especialmente diseñadas para albergar mecánicas electrificadas: STLA Small, STLA Medium (estrenada por el Peugeot 3008), STLA Large (por ejemplo, en Jeep Wagoneer S) y STLA Frame, esta más pensada para pick-ups. Hay que sumar otras dos, la multienergía Smart Car, usada en el último Citroën C3 (y ë-C3), y la específica para vehículos comerciales.

OPEL SE PASA
AL ELÉCTRICO
EN 2025



PEUGEOT 2008 HYBRID

Este es el bueno



De las diversas motorizaciones propuestas por el familiar B-SUV, esta flamante híbrida ligera de 136 CV con cambio automático y sello ECO es la más interesante. Te cuento por qué.

E. CANO

El grupo Stellantis en el que la marca Peugeot está inmersa viene equipando la moderna motorización Hybrid a una diversidad de marcas y vehículos. En el caso de la firma del león, la declinación 136 e-DCS6, que ya surtía a los 3008 y 5008 incluso de nueva generación, pero también a los 208 (más información en cuadro anexo), 308 y 408 llega hora al B-SUV grande (sí, porque en su categoría, con 4,30 metros de largo y maletero desde 434 litros, es de los grandecitos y

más familiares) 2008, con precios que parten de 27.440 €.

BAJA EL GASTO

Esta mecánica de ciclo Miller con distribución por cadena consta de un motor de gasolina de 3 cilindros y 1,2 litros turbo y de otro eléctrico que consigue mover el coche por sí solo durante un breve periodo de tiempo. Como anuncia, viene asociado al cambio automático con doble embrague e-DCS6, de 6 marchas, y se beneficia de la etiqueta ECO de la DGT.

En detalle, la autonomía en circulación 100% eléctrica es de aproximadamente 1 km yendo a menos de 30 km/h, pero gracias a la recarga automática de la batería al frenar/decelerar consigue circular sin una gota de sin plomo 95 más o menos el 50% de los trayectos urbanos. Como resultado, consumos y emisiones homologados un 15% menores que los



Sin cambios en el el aspecto interior. La nueva motorización Hybrid contempla las terminaciones Active, Allure y GT.

del propulsor de gasolina PureTech 130 que viene a sustituir.

Entre tanto, esta tecnología híbrida a 48 V, que a bordo del 2008 da 230 Nm de par máximo y se combina con las terminaciones Active, Allure y GT (de menos a más equipadas), mejora prestaciones y placer de conducción. Y es que por medio del llamado efecto boost (empuje) del motor eléctrico (que rinde 21 kW, o si prefieres 29 CV) asiste al de gasolina para ganar aceleración y repús, más aún a baja velocidad, como saliendo de cruces y de parado.

EL MOTOR HYBRID RELEVA AL PURETECH 130

Y 208 HYBRID



A las virtudes del 2008 Hybrid se añade, en el utilitario 208 Hybrid (también ECO a ojos de Tráfico) la alternativa de 100 CV/205 Nm con idéntica tecnología y cuatro cambios en reglajes para ponerle más a tiro. Es decir, hay 208 Hybrid de 100 CV y de 136, siempre con cambio e-DCS6 e idénticas mejoras de consumo/emisiones y prestaciones. El primero (acabados Active, Allure y GT) arranca en 21.800 € (19.150 el PureTech con esa potencia, cambio manual y sello C), que saltan a 26.700 (solo en nivel GT) si quieres el más potente.



Las claves

- Gama 2008 con motores de gasolina (100 CV), híbrido ligero (136 CV) y eléctrico (136 o 156 CV)
- Nueva versión Hybrid con sello ECO y cambio automático
- Baja consumo y emisiones un 15%
- Mejora agrado de conducción
- Desde 27.440 €



PRUEBA ECO



PRECIO: 47.900 €

CON 4,7 METROS DE LARGO SE POSICIONA EN UNO DE LOS SEGMENTO MÁS DEMANDADOS



Llantas de aleación 19"
De serie

SKYWELL BE11 LONG RANGE LUXURY

Apunta maneras

Con bastante menos ruido que algunos de sus compatriotas y rivales directos, esta nueva marca china aterriza en España con su primer modelo: un SUV 100% eléctrico directo al núcleo duro del mercado con argumentos suficientes como para tomarlo en serio.

📷 JOSÉ ARMANDO GÓMEZ 📷 PALOMA SORIA

Empecemos por las presentaciones, porque lo veo bastante necesario. SKYWELL es un fabricante chino de automóviles que arrancó andadura en 2017 y que, si bien ha tenido presencia en varios mercados desde 2021, no ha sido hasta este ejercicio cuando ha desembarcado en el nuestro. Ciertamente, y comparado con la llegada de otros asiáticos, su aterrizaje ha sido francamente discreto, con una primera mitad de año en la que solo se han ejecutado las automatrículas de las cuatro primeras unidades, aunque no por ello haya que dejar de tenerla en cuenta. Al revés, han hecho los deberes: cuentan con web en español bien presentada y con mu-



Techo solar
panorámico
De serie

Control de cruce
adaptativo
De serie

cha información, catálogo, ficha técnica a descargar sin trabas... Y más importante, porque el producto que proponen tiene poco que envidiar a otros de su especie de última generación.

DINÁMICA CORRECTA

Este primer modelo de SKYWELL ya a la venta se llama BE11 y es un SUV medio 100% eléctrico. Mide 4,72 metros de longitud y su único motor actúa sobre el eje delantero, con una potencia máxima de 204 CV. Se alimenta de una batería disponible en niveles de almacenamiento: 77 y 86 kWh. La segunda es la instalada en la versión Long Range que ves en estas páginas.

En marcha responde con solvencia, tanto en aceleración como

SUS RIVALES

BYD SEAL U DESIGN

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	160 kW (218 CV)
PAR MÁXIMO	330 Nm
CONSUMO	20,5 kWh/100 km
PRECIO	44.580 €

El último SUV lanzado por BYD da una potencia equiparable y monta batería de 87 kWh para un rango de unos 500 km. Es 7 cm más largo (algo más de maletero...) y juega con un amplio equipamiento de serie. El precio incluye descuento de lanzamiento.



VOLKSWAGEN ID.4 PRO MÁS 210 KW (286 CV) 77 KWH

TIPO DE MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	210 kW (286 CV)
PAR MÁXIMO	545 Nm
CONSUMO	15,8 kWh/100 km
PRECIO	46.765 €

Versión intermedia de este SUV eléctrico. Mejor en prestaciones, con 286 CV en 4x4, pese a llevar pila de 77 kWh homologa un rango de 573 km. Equipamiento completo en tecnología, confort y seguridad.



FICHA TÉCNICA

SKYWELL BE11 LONG RANGE LUXURY

MOTOR	Eléctrico
POTENCIA	150 kW (204 CV)
PAR MÁXIMO	320 Nm
BATERÍA	86 kWh
AUTONOMÍA	477 km
TIEMPO CARGA	7,5 horas (CA a 3,7 kW) 56 minutos (CC a 30 kW)
V. MÁXIMA	n.d.
ACELERACIÓN	4,3 s (0 a 50 km/h)
CONSUMO	15,4 kWh / 100 km (mixto)
MEDIDAS	4.720 / 1.980 / 1.696 mm
NEUMÁTICOS	235 / 50 R19
PESO EN VACÍO	1.930 kg
MALETERO	467 litros
PRECIO	47.900 €
GAMA DESDE	40.900 €
CUOTA RENTING*	n.d.
LANZAMIENTO	Abril de 2024



La batería de 86 kWh permite recargar del 20-70% en algo más de 30 minutos a través de una toma rápida.

en recuperación (reprís). Como en otros eléctricos de tracción delantera, la súbita entrega de potencia hace que sea relativamente frecuente percibir pérdidas de tracción en arrancadas potentes, más con las ruedas giradas (por ejemplo, en un cruce o al incorporarnos a una glorieta). Punto de mejora en cuanto a gestión electrónica de potencia, pues merma la calidad de rodadura.

Ya en carretera, el BE11 muestra como aplomo con un claro enfoque al confort sin acusar en exceso balanceos en tramos de curvas. En esto, la fina calibración del chasis parece apropiada para uso familiar, es decir, sin exigirle maneras deportivas. La autonomía homologada en esta versión de batería grande es de 477 km. Sin embargo, el promedio anunciado de consumo (15,4 kWh) es difícil de alcanzar, si bien el gasto que hemos registrado en uso mixto, combinando recorridos urbanos y carretera, queda dentro de lo habitual para un coche de este tamaño y potencia, con medias →



Los faros láser matriciales, uno de los elementos estrella de este acabado tope de gama. Ofrecen muy buena calidad de iluminación.



Llantas de aleación de 19" de serie con un único diseño para todas las versiones y acabados.



El maletero tiene una capacidad razonable. Se puede ampliar a 1.141 litros si abatimos los respaldos de la segunda fila, que vienen en secciones 40:60.



reales de 19 a 20 kWh/100 km, a lo que ayuda un sistema de regeneración en las fases de frenada/retención bastante eficaz. Y en un cargador rápido permite pasar del 20-70% en algo más de media hora.

EQUIPADO A TOPE

En otras lides, el BE11 presenta un interior muy amplio, tanto en las plazas delanteras como en las traseras, y bien ejecutado. La tapicería de cuero (disponible en cuatro combinaciones) viste de forma ostentosa un entorno de aspecto lujoso, luminoso (con techo de cristal panorámico y corredizo) y digital, con pantalla de 12,3 pulgadas para el cuadro de mandos y de 12,8 para el infoentretenimiento. El diseño de gráficos es correcto, aunque la información que nos ofrece el orde-



Logo iluminado trasero con LED, una de las señas de identidad más llamativas de la zaga.

nador de a bordo podría ser más completa. Por otro lado, algunas funciones, como la de interrumpir la carga de forma manual, quedan algo escondidas.

Con un arco de precios de 7.000 € entre la versión de acceso y la más equipada y capaz; y dos acabados con equipamientos cerrados, la gama del BE11 lo sitúa en la gran batalla entre los SUV eléctricos a partir de 40.000 euros. Veremos qué tal le va.

EL PROBADOR OPINA



Siendo de los más desconocidos entre los llegados de China, posiblemente sea de los mejores. Con prestaciones y dinámica aceptables, centra bazas en un completo equipamiento (de seguridad hasta con 20 ADAS), notable espacio interior para carga y pasajeros y un estudiado confort para los últimos. Tiene cosas a mejorar, pero no comete más errores que otros que ya habíamos probado con su misma naturaleza eléctrica y condición SUV.

CON 204 CV RESPONDE CON SOLVENCIA; EL GASTO ES RAZONABLE, PERO ALEJADO DEL OFICIAL





EL INTERIOR PRESENTA UNA CORRECTA CALIDAD DE FABRICACIÓN Y UN ENTORNO MUY DIGITAL, CON HASTA CUATRO COLORES DISPONIBLES PARA LA TAPICERÍA DE CUERO

Aunque la gran pantalla agrupa la mayoría de controles, en la consola hay mandos físicos de acceso rápido.



1



2

1 El cuadro de mandos digital es de 12,3", con un buen diseño de gráficos aunque con poca información en los menús. **2** Estos mandos en el lateral interior del asiento del acompañante permiten al conductor regular su posición; es abatible hasta 170°. **3** La pantalla de infoentretenimiento, de 12,8", tiene buena resolución. Todos los menús vienen en español, aunque algunas funciones presentan un acceso mejorable.

3



EQUIPAMIENTO

DE SERIE Airbags de conductor, acompañante, laterales y de cortina delanteros y traseros; control de crucero adaptativo; asistente de mantenimiento de carril; reconocimiento de señales de tráfico; asistente automático de luces de carretera, asistencia automática de aparcamiento; cámara 360°, HD y gran angular; faros láser con tecnología matricial, equipo de audio con 8 altavoces METZ; 4 puertos USB; cargador inalámbrico Qi; Bluetooth, WiFi+4G; luz ambiental de 128 colores; cristales sobretintados; techo panorámico practicable; asientos delanteros calefactables y ventilados; apertura eléctrica de maletero; control por voz con IA integrada; cuadro de mandos digital de 12,3"; pantalla de infoentretenimiento de 12,8"; tapicería de cuero; llantas de aleación de 19" y pintura metalizada.



LOS ASIENTOS DELANTEROS VAN CLIMATIZADOS; EL ESPACIO DE LAS PLAZAS TRASERAS ES REALMENTE AMPLIO



JEEP AVENGER E-HYBRID SUMMIT 100 CV

El impulso que necesitaba

La tecnología híbrida ligera (MHEV) llega a un Avenger ya disponible en España. Una nueva y seductora versión e-Hybrid que planta al B-SUV de Jeep en 100 CV con la etiqueta ECO pegada al cristal.

ADRIÁN LOIS PALOMA SORIA

La llegada del Avenger a la gama Jeep fue calificada por muchos como una traición al ADN de la compañía norteamericana. Sin embargo, las cifras están refrendando el enorme éxito de un SUV dirigido en exclusiva al mercado europeo, el más pequeño creado Jeep y al que esta nueva versión microhíbrida viene a dar el impulso definitivo.

Ya lo conocíamos como eléctrico, el primero de su clase en Jeep, y también con mecánica de gasolina y cambio manual, equiparable a esta versión MHEV (también da 100 CV) que, no obstante, solo llega con cambio automático. Y ojo, pues a finales de año añade

PRECIO: 28.700 €

COTAS OFFROAD
GENEROSAS PARA
SORTEAR PISTAS DE
BAJA DIFICULTAD

Sensores de
aparcamiento
De serie

FOR SAFER CARS
EURO NCAP
NO DISPONIBLE

SUS RIVALES

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 125 CV ST-LINE X AUTO

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	998 cm³
POTENCIA	125 CV
CONSUMO	5,4 l/100 km (WLTP)
PRECIO	30.942 €

Es otro de los SUV pequeños más asequibles. Toda su gama cuenta con etiqueta ECO (versiones MHEV de 125, 155 y 160 CV. La menos potente está disponible, además, en manual.



PEUGEOT 2008 GT HYBRID 136 E-DCS6

TIPO DE MOTOR	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	136 CV
CONSUMO	4,9 l/100 km (WLTP)
PRECIO	31.190 €

Comparte plataforma con el Avenger, si bien el SUV francés cuenta con proporciones diferentes: es más grande (4,30 metros de largo), más potente (136 CV) y de planteamiento global más familiar.



una cuarta declinación, también híbrida pero con tracción 4x4.

MHEV CASI HÍBRIDO

Así pues, justo en mitad de la gama se sitúa el Avenger e-Hybrid. Con una largura de 4,08 metros, presenta muchos detalles que le hacen ser único en su especie comparado con rivales más estrechos. Es más pequeño que la mayoría, sí, pero eso compensa en ciudad. De paso, luce una imagen robusta, muy personal, y cotas offroad al alcance de pocos en la categoría. La guinda es justo una técnica MHEV con la que parece más un híbrido convencional que uno ligero.

Me explico: generalmente la parte eléctrica en este tipo de motorizaciones sirve, simplemente, para reducir los consumos/emisiones del motor degasolina. Pero en el Avenger el pequeño propulsor eléctrico, acoplado a un cambio automático de doble embrague y 6 marchas, puede mover el vehículo por sí solo en arrancadas (hasta 1 km y por debajo de 30



Color verde: significa que estamos ante una versión con tecnología MHEV (azul en el Avenger eléctrico).

km/h) y sumar su fuerza cuando exprimimos todo lo que el acelerador da de sí.

El resultado es que el coche parece dar más fuerza de la que declara cuando pisas a fondo: se nota lleno a cualquier régimen, cambiando entre la parte térmica y eléctrica de forma virtualmente imperceptible. De la misma forma, el sistema gestiona automáticamente el nivel de retención del motor eléctrico según nuestra velocidad, la capacidad de la batería y el tráfico. No lo hace, además, de forma tan exagerada como en otros microhíbridos de Stellantis más potentes

A nivel dinámico, el Avenger e-Hybrid demuestra, como el resto de la gama, ser uno de los mejores de su clase en soltura general, tanto en asfalto como en caminos o pistas. Aunque sea un tracción delantera, no tiene miedo de manchar la carrocería. En general, es muy agradable de conducir, si bien su mayor altura al suelo y una figura no tan aerodinámica no ayudan a reducir fácilmente el consumo: luchando por hacer una →

VALORACIÓN

PRECIO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
PRESTACIONES	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
COMPORTAMIENTO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖
CONSUMO	✖ ✖ ✖ ✖ ✖

Selec-Terrain
De serie

FICHA TÉCNICA

JEEP AVENGER e-HYBRID SUMMIT

MOTOR TÉRMICO	Gasolina, 3 cilindros en línea, turbo
CILINDRADA	1.199 cm³
POTENCIA	100 CV a 5.500 rpm
PAR MÁXIMO	205 Nm a 1.750 rpm
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imanes permanentes
POTENCIA	29 CV
PAR MÁXIMO	55 Nm
BATERÍA	0,89 kWh
V. MÁXIMA	180 km/h
ACELERACIÓN	10,9 s (0 a 100 km/h)
CONSUMO	5,1 l/100 km (mixto)
MEDIDAS	4.084 / 1.776 / 1.528 mm
NEUMÁTICOS	215/55 R18
PESO EN VACÍO	1.288 kg
MALETERO	380 litros
PRECIO	28.700 €
GAMA DESDE	22.943 €
CUOTA MES*	149 € / mes
LANZAMIENTO	Ya a la venta

*Consultar condiciones en jeep.es



Tecnología full LED en faros delanteros y los pilotos traseros, con asistente de luz de carretera incluido de serie.



Llantas de 18" en el tope de gama probado. Bajan a 16 o 17" en los acabados inferiores.



380 l

Maletero con boca de carga alta, pero generosa; la capacidad es idéntica a la de la versión de gasolina.

Pintura
metalizada
514 €



conducción eficiente en un tramo mixto de ciudad y carretera difícilmente bajamos de 6 l/100 km.

Justo en campo, una altura libre al suelo de casi 20 cm, cotas todoterreno interesantes (ángulo de entrada de 20° y de salida de 33°) y modos de marcha específicos en el mando SELEC TERRAIN, hasta con control de descensos, le permiten afrontar con cierto descaro travesías con las que otros SUV de su tamaño (e incluso mayor) no podrían.

INTERIOR VISTOSO

Siempre me ha gustado el aspecto general del Avenger, con detalles simpáticos sobre carrocería e interior. El salpicadero luce bien, aunque el uso extensivo de plástico duro delata su enfoque económico. Aun así, logra un aspecto convincente y funcional con botones físicos para el clima (no to-



Calandra característica de Jeep. También lo son otros como los pasos de rueda rectangulares.

do va en la pantalla táctil), cofre portaobjetos bajo la bandeja de la consola y una cómoda repisa horizontal en el centro del tablero.

Las pantallas (cuadro y multimedia, siempre de 10,25") no son muy grandes, pero se aprecian bien integradas. Y detrás, espacio para los ocupantes más bien justito, no digamos ya en la plaza central, si bien una pareja de hasta 1,70-1,80 metros metros de altura puede afrontar una larga tirada con garantías.

EL PROBADOR OPINA



Si el Avenger conseguía ya acaparar más de la mitad de las ventas de Jeep en España, la llegada de esta nueva versión híbrida ligera ha de impulsar aún más al pequeño SUV americano, gracias sobre todo a la etiqueta ECO. Solo de tracción delantera, con 100 CV se maneja con soltura y agilidad, más en ciudad, e incluso va bien en carretera y puede con pistas de baja intensidad, a diferencia de otros B-SUV.

CONMODO DE
CONDUCCIÓN ECO,
CONFORT Y SPORT





BUEN COMPROMISO ENTRE CARGA TECNOLÓGICA, SOBRIEDAD Y CALIDAD VISUAL EN EL INTERIOR

Botonera para gestionar el cambio automático: es llamativa, pero poco práctica para maniobrar rápidamente.



1



2

1 La instrumentación tiene un tamaño idéntico al de la pantalla táctil multimedia: 10,25". Ofrece visualizar el funcionamiento del sistema microhíbrido. **2** Levas tras el volante para cambiar de marcha de manera secuencial entre las 6 relaciones disponibles. **3** La pantalla multimedia no cuenta con muchos submenús, es sencilla, intuitiva y se combina con botones físicos.



3

EQUIPAMIENTO

DE SERIE Faros full LED; espejos retrovisores exteriores eléctricos; apertura y arranque sin llave; cuadro de instrumentos digital de 10,25"; pantalla táctil multimedia de 10,25"; sistema SELEC-TERRAIN; servicios conectados Uconnect; luz interior ambiental LED; radio digital DAB; control de crucero adaptativo con Stop&Go; asistente de luz de carretera; asistente para atascos; aviso de riesgo de colisión frontal con frenada de emergencia automática; control de descensos; ayuda al aparcamiento delantero, lateral y trasero; cámara de visión trasera; detector de ángulos muertos; integración CarPlay/Android Auto inalámbrico y cargador inalámbrico para smartphone tipo Qi. **OPCIONES** Pintura metalizada (514 €); Pack Winter: incluye parabrisas y asientos delanteros calefactables (424 €); Pack Leather & Winter: añade al anterior asiento de conductor con ajustes eléctricos y tapicería de cuero sintético (1.331 €); techo solar panorámico (998 €) y Pack Infotainment: incluye audio premium JBL y navegador (998 €).



ASIENTOS CÓMODOS Y ESPACIO EN LA FILA TRASERA JUSTO

Descuentos de septiembre

Quienes hayan aprovechado las vacaciones para pensar en su nuevo coche estarán contentos al ver las ofertas que aquí destacamos. Como siempre, algunas resultan muy interesantes.

ANDRÉS IZURIETA

FORD CAPRI

El recién llegado de la marca del óvalo entra en esta sección por la puerta grande, con nada menos que 6.171 € de descuento. Nada tiene que ver con el mítico coupé de finales de los años 60 del que toma prestado el nombre, pues se reencarna en forma de SUV eléctrico con precios a partir de 48.094 €.



MODELOS CON PROMOCIÓN

ABARTH

500e (stock)	-4.756 €
595 (stock)	-5.483 €

AIWAYS

U5	-1.210 €
U6	-1.210 €

ALFA ROMEO

Tonale (stock)	-528 €
Stelvio (stock)	-3.023 €
Giulia (stock)	-1.960 €

AUDI

A1 Sportback*	-1.500 €
A3*	-1.500 €
A4*	-1.500 €
A5 Coupé*	-1.500 €
A6*	-1.500 €
A7 Sportback*	-1.500 €
Q2*	-1.500 €
Q3 Sportback*	-1.500 €
Q4 e-tron*	-1.500 €
Q5*	-1.500 €
Q7*	-1.500 €
Q8*	-1.500 €

CITROËN

C3 Origin (stock)*	-3.850 €
C4 (stock)*	-4.150 €
C3 Aircross (stock)*	-4.100 €
C4 X (stock)*	-3.700 €
C5 Aircross (stock)*	-6.650 €
C5 X (stock)*	-7.850 €

CUPRA

León	-2.500 €
Tavascan	-3.020 €
Ateca	-1.400 €

DS

DS3 (stock)*	-1.709 €
DS4 (stock)*	-2.231 €
DS7 (stock)*	-2.534 €

DS9 (stock)*

-2.697 €

FIAT

500 híbrido (stock)	-1.734 €
500e (stock)	-2.120 €
500X (stock)	-2.022 €
Panda (stock)	-1.635 €
Tipo (stock)	-4.771 €
600 (stock)	-2.455 €

FORD

Capri*	-6.171 €
Focus*	-7.842 €
Puma*	-4.962 €
Kuga*	-7.084 €
Mustang Mach-E*	-4.840 €
Explorer*	-7.740 €
Explorer Eléctrico*	-5.203 €

HONDA

Jazz*	-2.400 €
Civic*	-800 €
HR-V*	-3.900 €
CR-V*	-5.600 €
ZR-V*	-5.650 €
e:Ny1*	-7.000 €

HYUNDAI

i10*	-3.000 €
i20*	-3.700 €
i30*	-4.700 €
Kona Híbrido*	-4.100 €
Kona Eléctrico*	-11.410 €
Bayon*	-4.600 €
Tucson Híbrido*	-5.200 €
Santa Fe Híbrido*	-4.700 €
IONIQ 5*	-17.010 €
IONIQ 6*	-17.010 €
Staria*	-2.700 €

JEEP

Renegade (stock)	-3.970 €
Compass (stock)	-6.530 €
Avenger (stock)	-1.650 €
Wrangler PHEV (stock)	-10.737 €
Grand Cherokee PHEV (stock)	-8.046 €

KIA

Picanto*	-1.838 €
Sonic*	-1.660 €

CEED*

-2.160 €

PROCEED*

-1.214 €

XCEED*

-1.428 €

NIRO*

-1.235 €

SPORTAGE*

-3.119 €

SORENTO*

-1.893 €

EV6*

-7.061 €

EV9*

-4.840 €

LEXUS

NX 350h Premium*	-2.200 €
UX 300h UX+*	-3.150 €
UX 300e e-UX*	-2.500 €
ES 300h Premium*	-2.700 €
RX 450h+ Executive*	-1.900 €
RZ 300e Executive*	-3.400 €
LBX Elegart*	-2.800 €

MAZDA

CX-30*	-2.400 €
MX-30*	-1.500 €
Mazda2*	-1.000 €
Mazda3*	-700 €
MX-5*	-800 €

MG

MG3*	-2.000 €
ZS	-1.000 €
ZS EV	-4.210 €
HS	-4.000 €
HS Plug-in Hybrid	-3.750 €
Marvel R y MG5	-3.210 €
MG4	-4.210 €

MITSUBISHI

Space Star	-1.000 €
Eclipse Cross PHEV	-8.500 €
ASX	-1.200 €
Colt	-1.000 €

NISSAN

Juke*	-1.500 €
Leaf*	-1.500 €
Ariya*	-1.500 €
Qashqai*	-1.500 €
X-Trail*	-1.500 €

OPEL

Corsa	-3.000 €
Astra	-5.720 €

MOKKA

-5.000 €

FRONTERA

-4.500 €

PEUGEOT

208 (stock)	-2.500 €
2008 (stock)	-3.000 €
308 (stock)	-3.700 €
408 (stock)	-4.800 €
3008 (stock)	-2.000 €
5008 (stock)	-1.500 €
508 (stock)	-3.500 €

RENAULT

5*	-1.624 €
Clio*	-233 €
Captur*	-2.442 €
Arkana*	-2.775 €
Megane*	-992 €
Austral*	-3.355 €
Espace*	-3.882 €
Scenic*	-1.579 €
Rafale*	-3.976 €
Symbioz*	-2.964 €

SEAT

Ibiza*	-3.200 €
Arona*	-3.200 €
León*	-3.100 €
Ateca*	-3.100 €
Tarraco*	-3.250 €

SKODA

Fabia*	-725 €
Scala*	-805 €
Kamiiq*	-880 €

SSANGYONG

Tivoli	-3.000 €
Korando	-5.500 €
Korando e-Motion	-10.000 €
Tivoli Grand	-3.500 €

SSANGYONG

Flexton	-3.300 €
Torres	-4.000 €
Musso	-5.000 €

SUZUKI

Ignis	-1.299 €
Swift	-1.600 €
Vitara	-2.598 €
S-Cross	-4.805 €

ACROSS

-4.270 €

SWACE

-4.449 €

TOYOTA

Aygo X Cross	-3.200 €
Yaris Cross	-2.800 €
Yaris	-4.000 €
GR Yaris	-2.000 €
Corolla	-4.300 €
Corolla Cross	-2.500 €
CH-R	-4.000 €
RAV4	-4.000 €
bz4x	-7.900 €
Highlander	-4.000 €
GR Supra	-4.000 €
GR 86	-2.000 €
Hilux	-5.000 €
Land Cruiser	-3.000 €

VOLKSWAGEN

ID.3	-2.635 €
ID.4	-3.265 €
ID.7	-6.750 €
Taigo	-2.345 €
T-Roc	-2.415 €
Touran	-3.515 €
Tiguan	-3.465 €
Golf	-2.490 €
Passat	-3.755 €
Touareg	-8.085 €
Polo	-1.940 €
T-Cross	-2.160 €

VOLVO

EC40 Single Core*	-10.200 €
V60 T6 eAWD Core*	-7.800 €
V90 T6 eAWD Core*	-8.950 €
EX30 Single Core*	-2.750 €
EX40 Single Core*	-9.494 €
EX90 Single Core*	-4.007 €
XC40 B3 Essential*	-9.700 €
XC60 B5 Essential*	-12.900 €
XC90 B5 Core*	-12.400 €
XC60 T6 Core*	-10.800 €
XC90 T8 eAWD Core*	-11.190 €

*Es necesario financiar la compra para beneficiarse del descuento.

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
--------	--------	-----------	-------------	----------	----------	----------	---------	--------	---------------	--------------	--------------------

ABARTH abarth.es											
595	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 165 3p	28.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo 165 3p	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 165 3p Secuencial	29.900	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet Turismo165 3p Secuencial	31.400	1.368	G	165	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C1.4 16v T-Jet 165 2p	30.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C1.4 16v T-Jet 165 2p Secuencial	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p	31.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C1.4 16v Turismo T-Jet 165 2p Sec.	33.300	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
695	Euro NCAP: N.D.										
1.4 16v T-Jet 180 3p	33.200	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
1.4 16v T-Jet 180 3p Secuencial	34.800	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,8		185
C1.4 16v T-Jet 180 2p	35.100	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
C1.4 16v T-Jet 180 2p Secuencial	36.700	1.368	G	180	2	3.660	1.627	1.480	6,7		185
500e	Euro NCAP: N.D.										
500e	37.460	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	17,2		185
500e Turismo	41.340	-	E	155	2	3.632	1.683	1.527	18,1		185

AIWAYS aiways-mobility.es											
U5	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	46.640	-	E	204	2	4.680	1.865	1.700	17,0		432
U6	Euro NCAP: ★★★★★										
Prime	49.540	-	E	218	2	4.805	1.880	1.640	16,6		472

ALFA ROMEO alfaromeo.es											
Giulia	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super Aut.	52.000	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7		480
2.2 JTD 160 Super Aut.	49.900	2.143	D	160	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.2 JTD 190 Super Aut.	51.450	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,8		480
2.0 Turbo 200 Sprint Aut.	54.050	1.995	G	200	2	4.643	1.860	1.436	7,1		480
2.2 JTD 190 Sprint Aut.	53.500	2.143	D	180	2	4.643	1.860	1.436	4,9		480
2.0 Turbo 280 Ti Q4 Aut.	61.866	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	7,7		480
2.2 JTD 210 Ti Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,4		480
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Aut.	64.150	1.995	G	280	4	4.643	1.860	1.450	8		480
2.2 JTD 210 Veloce Q4 Aut.	58.200	2.143	D	210	4	4.643	1.860	1.450	5,5		480
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	106.250	2.891	G	510	4	4.639	1.873	1.426	10,0		480
Stelvio	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 Turbo 200 Super AWD	60.800	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 160 Super Aut.	53.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Super Aut. AWD	57.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	5,9		525
2.2 Diesel 160 Sprint Aut.	55.550	2.143	D	160	2	4.687	1.903	1.671	5,6		525
2.2 Diesel 190 Sprint Aut. AWD	59.550	2.143	D	190	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Ti AWD	69.300	1.995	G	200	4	4.687	1.903	1.671	8,4		525
2.2 Diesel 210 Ti Aut. AWD	63.550	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,0		525
2.0 Turbo 280 Veloce Q4 Sp Aut.	71.500	1.995	G	280	4	4.687	1.903	1.671	8,7		525
2.2 Diesel 210 Veloce Aut. AWD	67.580	2.143	D	160	4	4.687	1.903	1.671	6,2		525
2.9 TV6 510 Quadrifoglio Aut.	119.850	2.891	G	510	4	4.687	1.903	1.671	11,8		525
Tonale	Euro NCAP: ★★★★★										
1.6 130 CV Aut. Super	35.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 130 TCT Super	39.000	1.468	G	130	2	4.530	1.840	1.600	5,9		500
1.6 130 CV Aut. Ti	40.600	1.598	D	130	2	4.530	1.840	1.600	5,6		500
1.5 Hybrid 160 TCT Super	43.250	1.468	G	160	2	4.530	1.840	1.600	6,0		500
PHIEV Q4 Aut. Edizione Speciale	51.000	1.332	H	280	2	4.530	1.840	1.600	1,4		385
Junior	Euro NCAP: N.D.										
Ibrida	29.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,0		415
Ibrida Speciale	31.000	1.199	G	136	2	4.173	1.781	1.539	5,2		415
Eletrica	38.500	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,5		400
Electrica Speciale	41.000	-	E	156	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400
Electrica Veloce	47.500	-	E	240	2	4.173	1.781	1.539	15,2		400

ALPINE alpinecars.es											
A110	Euro NCAP: N.D.										
A110	67.800	1.798	G	252	2	4.180	1.798	1.252	6,7		196-
A110 GT	79.100	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 S	80.900	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,9		196-
A110 R Turini	108.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-
A110 R	114.000	1.798	G	300	2	4.180	1.798	1.252	6,8		196-

ASTON MARTIN astonmartin.com											
DB11	Euro NCAP: N.D.										
Volante 4.0 V8 510 2p S/S Aut.	230.000	3.982	G	510	2	4.750	1.950	1.300	10		-
DBS	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 5.2 725 2p Aut.	364.000	5.204	G	725	2	4.712	1.968	1.280	12,3		-
DBX	Euro NCAP: N.D.										
V8 4.0 551 Sp Aut.	210.000	3.982	G	551	2	5.039	1.998	1.680	14,3		632
Vantage	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 4.0 V8 510 3p S/S Aut.	178.000	3.982	G	510	2	4.465	1.942	1.273	10,5		350

AUDI audi.es											
A1	Euro NCAP: ★★★★★										
25 TFSI	25.110	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
30 TFSI	26.390	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,1		335
30 TFSI S tronic	28.340	999	G	110	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335
35 TFSI S tronic	34.290	1.498	G	150	2	4.046	1.756	1.459	6,4		335

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
40 TFSI S Tronic	40.510	1.984	G	200	2	4.046	1.756	1.459	6,8		335
25 TFSI Allstreet	27.210	999	G	95	2	4.046	1.756	1.459	5,9		335
A3	Euro NCAP: ★★★★★										



Sportback 30 TFSI S tronic Advta. MHEV	35.140	1.498	G	116	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Advanced	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	34.320	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,5		380
Sportback 30 TDI S tronic Advanced	35.110	1.498	D	116	2	4.343	1.816	1.449	4,7		380
Sportback 35 TDI S tronic Advanced	38.660	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5		380
Allstreet 35 TFSI S tronic Adv. MHEV	43.080	1.498	G	150	2	4.343	1.816	1.449	5,6		380
Allstreet 35 TDI S tronic Advanced	45.160	1.498	D	150	2	4.343	1.816	1.449	5,1		380
Sportback 53 TFSI	66.240	1.498	G	333	4	4.354	1.816	1.431	8,2		325

A4	Euro NCAP: ★★★★★										
35 TFSI 150 Aut.	45.570	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.428	6,1		480
30 TDI 136 Aut.	46.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
35 TDI 163 Aut.	47.530	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.428	4,7		480
40 TFSI 204 Aut.	45.140	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.428	6,2		480
45 TFSI 245 Aut. quattro	59.610	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,5		480
Avant 30 TDI 136 Aut.	48.080	1.968	D	136	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TDI 163 Aut.	49.540	1.968	D	163	2	4.762	1.847	1.435	4,8		495
Avant 35 TFSI 150 Aut.	47.580	1.984	G	150	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 40 TFSI 204 Aut.	50.690	1.984	G	204	2	4.762	1.847	1.435	6,3		495
Avant 45 TFSI 245 Aut. quattro	61.700	1.984	G	265	4	4.762	1.847	1.428	7,7		490

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Avant Performance TFSI quattro 5p tip.	168.000	3.996	G	630	4	4.995	1.951	1.460	12,5		565
RS7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback 4.0 TFSI 600 quattro 5p tip.	154.110	3.996	G	600	4	5.009	1.950	1.424	12,3		535
S3	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 TFSI 310 quattro 5p S tronic 7	57.230	1.984	G	310	4	4.351	1.816	1.438	8,1		325
Sedán 2.0 TFSI 310 quattro 4p S tr. 7	58.200	1.984	G	310	4	4.504	1.816	1.415	7,8		325
S4	Euro NCAP: ★★★★★										
Avant TDI 347 quattro 5p tip.	81.840	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.408	7,2		420
TDI 347 quattro 4p tip.	79.750	2.967	D	341	4	4.770	1.847	1.404	7,0		420
S5	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,1		430
Coupé TDI quattro Tiptronic	83.200	2.967	D	347	4	4.757	1.843	1.395	7,0		410
S6	Euro NCAP: ★★★★★										
TDI quattro Tiptronic	86.510	2.967	D	344	4	4.954	1.866	1.446	6,9		520
Avant 3.0 TDI 349 quattro 5p Tiptronic	89.650	2.967	D	344	4	4.954	1.886	1.445	7,1		550
S7	Euro NCAP: ★★★★★										
Sportback TDI quattro Tiptronic	96.630	2.967	D	349	4	4.979	1.908	1.417	7,1		525
S8	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI quattro Tiptronic	170.450	3.996	G	571	4	5.190	1.945	1.473	11,4		505
SQ2	Euro NCAP: ★★★★★										
TFSI 300 quattro 5p S tronic	55.970	1.984	G	300	4	4.216	1.802	1.495	8,3		355
SQ5	Euro NCAP: ★★★★★										
3.0 TDI quattro 5p tip.	82.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
Sportback 3.0 TDI quattro 5p tip.	85.410	2.967	D	341	4	4.689	1.893	1.633	8,1		500
SQ7	Euro NCAP: ★★★★★										
4.0 TFSI 507 quattro 5p tip.	115.160	3.993	G	507	4	5.069	1.968	1.741	11,9		805

BENTLEY madrid.bentleymotors.com											
Bentayga	Euro NCAP: N.D.										
4.0 V8 550 5p Aut.	217.200	3.996	G	550	4	5.140	1.998	1.742	13,3		484
Continental	Euro NCAP: N.D.										
GT Coupé V8 550 2p Aut.	235.526	3.993	G	550	4	4.805	1.954	1.405	12,1		358
GT Convertible 6.0 V8 550 2p Aut.	251.816	3.993	G	550	4	4.850	1.954	1.399	12,4		235
Flying Spur	Euro NCAP: N.D.										
V8	220.322	3.993	G	550	4	5.316	1.978	1.484	12,7		420

BMW bmw.es											
i4	Euro NCAP: ★★★★★										
eDrive35 Gran Coupé	57.350	-	E	286	2	4.783	1.852	1.448	-		470
eDrive40 Gran Coupé	61.900	-	E	340	2	4.783	1.852	1.448	-		470
M50	76.500	-	E	544	2	4.783	1.852	1.448	-		470
ix1	Euro NCAP: ★★★★★										
ix1 xDrive 313 5p Aut.	54.900	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	0,8		-
ix3	Euro NCAP: ★★★★★										
ix3 Inspiring	74.400	-	E	286	2	4.734	1.891	1.668	-		510
ix	Euro NCAP: ★★★★★										
ix xDrive 40	84.500	-	E	326	4	4.953	1.967	1.695	19,4		500
ix xDrive 50	102.900	-	E	523	4	4.953	1.967	1.695	19,8		500
ix M60	136.950	-	E	619	4	4.953	1.967	1.695	21,7		500
i5	Euro NCAP: N.D.										
i5 eDrive40	76.750	-	E	340	2	5.060	1.900	1.515	16		490
i5 M60 xDrive	114.250	-	E	600	4	5.060	1.900	1.515	18,2		490
i7	Euro NCAP: N.D.										
i7 eDrive 50	115.500	-	E	455	2	5.391	1.950	1.544	19,1		500
i7 xDrive 60	137.900	-	E	544	4	5.391	1.950	1.544	18,4		500
i7 M70 xDrive	186.850	-	E	659	4	5.391	1.950	1.544	20,8		500
Serie 1	Euro NCAP: ★★★★★										
118i 140 5p	32.850	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,3		380
118i 140 5p Aut.	35.217	1.499	G	140	2	4.319	1.799	1.434	5,0		380
120i 178 5p Aut.	39.269	1.998	G	178	2	4.319	1.799	1.434	6,0		380
116d 116 5p	31.550	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
116d 116 5p Aut.	35.155	1.496	D	116	2	4.319	1.799	1.434	4,6		380
118d 150 5p	36.550	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,1		380
118d 150 5p Aut.	39.035	1.995	D	150	2	4.319	1.799	1.434	4,2		380
120d 190 5p Aut.	41.850	1.995	D	190	2	4.319	1.799	1.434	4,5		380
128i 265 5p Aut.	46.550	1.998	G	265	2	4.319	1.799	1.434	6,9		380
M135i 306 xDrive 5p Aut.	55.550	1.998	G	306	4	4.319	1.799	1.434	6,8		380
Serie 2 Coupé	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 218i	42.150	1.998	G	156	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220i	44.150	1.998	G	184	2	4.537	1.838	1.390	6,3		390
Coupé 230i	47.700	1.998	G	245	2	4.537	1.838	1.390	6,5		390
Coupé 220d	48.050	1.995	D	190	2	4.537	1.838	1.390	4,6		390
Coupé M240i	68.046	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	7,8		390
Coupé M240i xDrive	71.446	2.998	G	374	2	4.548	1.838	1.404	8,1		390
Coupé M2 Manual	95.140	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	10		390
Coupé M2 Automático	94.500	2.993	G	480	2	4.580	1.887	1.403	9,6		390
Serie 2 Gran Coupé	Euro NCAP: ★★★★★										
Gran Coupé 218i 136 4p	34.500	1.499	G	136	2	4.526	1.800	1.420	5,4		430
Gran Coupé 220i 180 4p	40.327	1.998	G	180	2	4.526	1.800	1.420	6,1		430
Gran Coupé 216d 116 Aut.	35.931	1.496	D	116	2	4.526	1.800	1.420	4,6		430
Gran Coupé 218d 116 Aut.	41.000	1.995	D	150	2	4.526	1.800	1.420	4,8		430
430Gran Coupé 220d 190 4p Aut.	45.850	1.995	D	190	2	4.526	1.800	1.420	4,2		430
Gran Coupé M235i xDrive 306	62.600	1.998	G	306	2	4.526	1.800	1.420	6,7		430
Serie 2 Active Tourer	Euro NCAP: N.D.										
Active Tourer 218i 136 5p	37.350	1.499	G	136	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Active Tourer 220i 170 5p	37.350	1.499	G	170	2	4.386	1.824	1.576	5,9		415
Active Tourer 218d 136 5p	38.150	1.995	D	150	2	4.386	1.824	1.576	6,2		470
Active Tourer 225e xDrive 245 5p	47.050	1.499	G	245	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Active Tourer 230 xDrive 326 5p	50.100	1.995	G	326	4	4.386	1.824	1.576	6,2		406
Serie 3	Euro NCAP: ★★★★★										
318d 150 4p Aut.	44.400	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.435	4,5		480
320d 190 4p Aut.	46.900	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.435	4,6		480
320i 184 4p Aut.	45.300	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.435	5,5		480
330i 258 4p Aut.	50.350	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.435	5,8		480
320e 204 4p Aut.	50.450	1.998	G	204	2	4.709	1.827	1.435	1,3		375
330e 292 4p Aut.	54.700	1.998	G	292	2	4.709	1.827	1.435	1,6		375
M340i xDrive Aut.	71.900	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.435	7		480
M340d xDrive Aut.	72.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.435	6,2		480
M3 Competition	116.100	2.993	G	510	2	4.794	1.903	1.433	10,0		480
M3 CS	177.650	2.993	G	510	2	4.795	1.918	1.438	10,1		480
Touring 318d 150 5p Aut.	46.050	1.995	D	150	2	4.709	1.827	1.440	4,8		500
Touring 320d 190 5p Aut.	48.850	1.995	D	190	2	4.709	1.827	1.440	4,9		500
Touring 320i 184 5p Aut.	44.650	1.998	G	184	2	4.709	1.827	1.440	5,7		500
Touring 330d 265 5p Aut.	55.600	2.993	D	265	2	4.709	1.827	1.440	5,2		500
Touring 330d 265 xDrive 5p Aut.	58.200	2.993	D	265	4	4.709	1.827	1.440	5,4		500
Touring 330i 258 5p Aut.	49.250	1.998	G	258	2	4.709	1.827	1.440	6		500
Touring 330i 258 xDrive 5p Aut.	51.850	1.998	G	258	4	4.709	1.827	1.440	6,3		500
Touring M340d 340 xDrive 5p Aut.	74.100	2.993	D	340	4	4.709	1.827	1.440	6,5		500
Touring M340i 374 xDrive 5p Aut.	76.300	2.998	G	374	4	4.709	1.827	1.440	7,2		500
Touring M3 Competition	122.150	2.993	G	510	4	4.794	1.903	1.436	10,1		500
Serie 4	Euro NCAP: N.D.										
Coupé 420i 184	51.900	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.383	6,3		440
Coupé 420d 190	52.850	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.383	4,5		440
Coupé 430d 286 xDrive	65.050	2.993	D	286	4	4.768	1.852	1.383	5,2		440
Coupé 430i 258	56.050	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.383	6,6		440
Coupé M440i xDrive 374	78.400	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.393	7,5		440
Coupé M440d 340 xDrive	80.100	2.993	D	340	4	4.768	1.852	1.383	5,7		440
Coupé M4 Competition	124.350	2.993	G	510	2	4.794	1.887	1.393	10,0		440
Cabrio 420i 184	59.500	1.998	G	184	2	4.768	1.852	1.384	6,7		385
Cabrio 420d 190	60.450	1.995	D	190	2	4.768	1.852	1.384	4,9		385
Cabrio 430i 258 2p	64.300	1.998	G	258	2	4.768	1.852	1.384	6,9		385
Cabrio M440i xDrive 374	85.350	2.998	G	374	4	4.770	1.852	1.394	7,8		385
Cabrio M4 Competition xDrive	129.150	2.993	G	510	4	4.794	1.887	1.395	10,2		385
Gran Coupé 420d	54.850	1.995	D	190	2	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 430d xDrive	67.050	2.993	D	286	4	4.783	1.852	1.442	4,8		470
Gran Coupé 420i	53.900	1.998	G	184	2	4.783	1.852	1.442	6,6		470
Gran Coupé 430i	58.050	1.998	G	245	2	4.783	1.852	1.442	6,8		470
Gran Coupé M440i xDrive	80.400	2.998	G	374	2	4.783	1.852	1.442	8,0		470
Serie 5	Euro NCAP: ★★★★★										
520d Aut.	60.050	1.995	D	197	2	5.060	1.900	1.515	5,1		520
520i Aut.	60.150	1.998	G	208	2	5.060	1.900	1.515	5,7		520
520d xDrive Aut.	62.600	1.995	D	197	4	5.060	1.900	1.515	5,5		520
530e Aut.	71.150	1.998	H	299	2	5.060	1.900	1.515	0,6		520
550e xDrive Aut.	88.250	2.998	H	489	4	5.060	1.900	1.515	0,8		520
M5e	161.000	4.395	H	727	4	5.096	1.970	1.510	1,6		466
Serie 7	Euro NCAP: N.D.										
740d 299 xDrive 4p Aut.	119.161	2.993	D	299	4	5.391	1.950	1.544	6,1		540
750e 489 xDrive 4p Aut.	131.997	2.998	G	489	4	5.391	1.950	1.544	1,0		525
M760e 571 xDrive 4p Aut.	142.847	2.998	G	571	4	5.391	1.950	1.544	1,1		525
Serie 8	Euro NCAP: N.D.										
Cabrio 840i	121.000	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.345	8,4		350
Cabrio 840d xDrive	129.750	2.993	D	340	4	4.843	1.902	1.339	6,7		350
Cabrio M850i xDrive	155.750	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.345	10,7		350
Coupé 840i	112.950	2.998	G	333	2	4.843	1.902	1.346	8,2		420
Coupé 840d xDrive	121.700	2.993	D	340	4	4.851	1.902	1.341	6,5		420
Coupé M850i xDrive	147.700	4.395	G	530	4	4.851	1.902	1.346	10,5		420
Gran Coupé 840i	109.900	2.998	G	333	2	5.074	1.932	1.401	8,4		440
Grand Coupé 840d xDrive	118.700	2.993	D	340	4	5.074	1.932	1.401	6,7		440
Grand Coupé M850i xDrive	144.650	4.395	G	530	4	5.082	1.932	1.407	10,7		440
M8 Competition Cabrio	211.150	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.353	11,5		350
M8 Competition Coupé	203.050	4.395	G	625	4	4.867	1.907	1.362	11,3		420
M8 Competition Gran Coupé	200.050	4.395	G	625	4	5.098	1.943	1.420	11,5		440
X1	Euro NCAP: ★★★★★										
18i 136 sDrive 5p Aut.	41.700	1.499	G	136	2	4.500	1.845	1.642	6,3		540
20i 170 sDrive 5p Aut.	43.700	1.499	G	170	2	4.500	1.845	1.642	5,9		540
18d 150 sDrive 5p Aut.	40.900	1.995	D	150	2	4.500	1.845	1.642	4,9		500
20d 163 xDrive 5p Aut.	44.900	1.995	D	163	4	4.500	1.845	1.642	4,8		500
25e 245 xDrive 5p Aut.	51.900	1.995	H	245	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
30e 326 xDrive 5p Aut.	54.900	1.995	H	326	4	4.500	1.845	1.642	0,8		490
iX1 xDrive30	56.400	-	E	313	4	4.500	1.845	1.642	16,9		490
X2	Euro NCAP: ★★★★★										
sDrive20i	45.800	1.499	G	170	2	4.554	1.845	1.590	5,7		515
sDrive18d	47.300	1.995	D	150	2	4.554	1.845	1.590	5,1		560
xDrive20d	49.400	1.995	D	163	4	4.554	1.845	1.590	4,8		560
M35i xDrive	72.000	1.998	G	300	4	4.567	1.845	1.575	7,7		560
ix2	Euro NCAP: ★★★★★										
eDrive20	50.700	-	E	204	2	4.554	1.845	1.590	15,3		525
xDrive30	58.200	-	E	313	2	4.554	1.845	1.590	16,3		525
X3	Euro NCAP: ★★★★★										

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 PureTech 130 Shine	24.695	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,4		380
1.2 PureTech 130 Shine EAT8	27.435	1.199	G	130	2	4.360	1.800	1.525	5,8		380
e-C4 eléctrico Feel Pack	35.845	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico C Series	35.855	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico Shine	36.985	-	E	136	2	4.360	1.800	1.525	16,6		380
e-C4 eléctrico 54 kWh Shine 156 CV	38.905	-	E	156	2	4.360	1.800	1.525	14,9		380

C4X	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 PureTech 100 You	22.500	1.199	G	100	2	4.600	1.800	1.525	5,3		510
1.2 BlueHDi 130 Plus EAT8	28.450	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 BlueHDi 130 Max EAT8	30.700	1.499	D	130	2	4.600	1.800	1.525	4,9		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Plus	26.100	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
1.2 Hybrid 136 e-DCS6 Max	28.350	1.199	G	136	2	4.600	1.800	1.525	4,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh You	34.040	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh You	35.040	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 50 kWh Plus	35.490	-	E	136	2	4.600	1.800	1.525	15,0		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Plus	36.490	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,7		510
e-C4 X eléctrico 54 kWh Max	38.080	-	E	154	2	4.600	1.800	1.525	14,8		510

C5 Aircross	Euro NCAP: ★★★★★										
PureTech 130 Feel	28.530	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 Feel Pack	30.545	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	35.235	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Feel Pack	35.095	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 Feel Pack	41.635	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	14		460
PureTech 130 C Series	31.430	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 C Series	36.170	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 C Series	36.030	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 180 EAT8 C Series	41.010	1.598	G	180	2	4.500	1.840	1.654	14		460
PureTech 130 Shine Pack	33.795	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
PureTech 130 EAT8 Shine Pack	38.685	1.199	G	131	2	4.500	1.840	1.654	6,3		580
BlueHDi 130 EAT8 Shine Pack	38.545	1.499	D	131	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580
Hybrid 225 Shine Pack	45.460	1.598	G	224	2	4.500	1.840	1.654	14		460
Mild Hybrid 130 Aut. You	33.357	1.199	G	136	2	4.500	1.840	1.654	5,2		580

C5X	Euro NCAP: ★★★★★										
PureTech 130 EAT8 Feel Pack	31.100	1.199	G	130	2	4.805	1.815	1.485	6,0		545
PureTech 180 EAT8 Shine	36.600	1.598	G	180	2	4.805	1.815	1.485	6,5		545
Hybrid e-225 Feel Pack	45.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid e-225 Feel Pack	47.215	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485
Hybrid e-225 Feel Pack	49.515	1.598	G	225	2	4.805	1.815	1.485	1,3		485

CUPRA

cupraofficial.es

Tavascan

Euro NCAP: ★★★★★

286 CV 77 kWh First Edition	48.990	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
286 CV 77 kWh	51.790	-	E	286	2	4.644	1.861	1.597	15,2		540
VZ 340 CV 77 kWh AWD	65.060	-	E	340	4	4.644	1.861	1.597	15,2		540

Ateca	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 TSI 190 4Drive Sp S/ S DSG7	44.360	1.984	G	190	4	4.376	1.841	1.615	8,1		485
VZ 2.0 TSI 300 4Drive Sp S/ S DSG7	50.670	1.984	G	300	4	4.376	1.841	1.615	7,4		485

Formentor	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 150 DSG	38.180	1.498	G	150	2	4.451	1.839	1.615	5,9		450
VZ 1.5 eHybrid 272 DSG	56.180	1.498	H	272	2	4.451	1.839	1.615	0,5		345

León	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 150 DSG	33.180	1.498	G	150	2	4.398	1.799	1.467	5,5		380
VZ e-Hybrid VZ 272 DSG	55.250	1.395	H	272	2	4.398	1.799	1.467	0,5		270

León Sportstourer	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 150 DSG7	32.940	1.498	G	150	2	4.657	1.799	1.463	6,1		620
2.0 TSI 190 DSG7	33.860	1.998	G	190	2	4.657	1.799	1.463	6,9		620
VZ 2.0 TSI 245 DSG	44.215	1.998	G	245	2	4.657	1.799	1.463	7,2		620
VZ 2.0 TSI 300 DSG	46.045	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,6		620
VZ 2.0 TSI 310 DSG 4Drive	49.195	1.998	G	310	4	4.657	1.799	1.463	8,3		620
1.4 TSI e-Hybrid 204 CV	43.110	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,2		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	44.680	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,3		470
1.4 TSI e-Hybrid VZ 245 CV	51.690	1.395	G	245	2	4.657	1.799	1.463	1,4		470
VZ CUP 2.0 TSI 300 DSG	54.09	1.998	G	300	2	4.657	1.799	1.463	7,8		620

Born	Euro NCAP: ★★★★★										
231 CV 58 kWh e-Boost Pack	38.490	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 58 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	39.990	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	15,5		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack	41.850	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
231 CV 77 kWh e-Boost Pack Adv. Plus	43.350	-	E	231	2	4.322	1.809	1.537	16		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack	46.470	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385
VZ 326 CV 79 kWh e-Boost Pack A. Plus	48.240	-	E	326	2	4.322	1.809	1.537	15		385

DACIA											dacia.es	
Spring	Euro NCAP: ★											
Spring Essential 45	20.555	-	E	45	2	3.734	1.579	1.516	-		270	
Spring Extreme 65	22.205	-	E	65	2	3.734	1.579	1.516	-		270	

Duster 2024		Euro NCAP: N.D.									
ECO-G 100 4x2 Essential	19.290	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
ECO-G 100 4x2 Expression	21.390	999	G	100	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x2 Expression	22.890	999	G	130	2	4.340	1.810	1.660	-		472
TCe 130 4x4 Expression	25.090	999	G	130	4	4.340	1.810	1.660	-		472
Hybrid 140 4x2 Expression	22.890	999	G	140	2	4.340	1.810	1.660	-		-

Jogger	Euro NCAP: ★★★										
ECO-G 100 Essential 5 plazas	17.440	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
ECO-G 100 Expression 5 plazas	18.948	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Expression 5 plazas	18.948	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
ECO-G 100 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		708
TCe 110 Extreme 5 plazas	20.298	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		708
ECO-G 100 Expression 7 plazas	19.848	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Expression 7 plazas	19.848	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
ECO-G 100 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	101	2	4.547	1.784	1.632	7,7		565
TCe 110 Extreme 7 plazas	21.198	999	G	110	2	4.547	1.784	1.632	5,6		565
Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607

Hybrid 140 Expression 5 plazas	24.750	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Expression 7 plazas	25.650	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		606
Hybrid 140 Extreme 5 plazas	26.400	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		607
Hybrid 140 Extreme 7 plazas	27.300	1.598	H	140	2	4.547	1.784	1.632	4,7		606
Sandero	Euro NCAP: ★★★										
TCe 90 Essential	13.190	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Essential	13.790	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328
TCe 90 Expression	14.040	999	G	90	2	4.088	1.848	1.499	5,3		328
ECO-G 100 Expression	14.640	999	G	100	2	4.088	1.848	1.499	6,8		328

Sandero Stepway	Euro NCAP: ★★★										
TCe 90 Essential	14.868	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Essential	14.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 90 Expression	15.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
TCe 90 Expression CVT	16.168	999	G	90	2	4.099	1.848	1.535	5,3		328
ECO-G 100 Expression	15.768	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328
TCe 110 Extreme	17.668	999	G	110	2	4.099	1.848	1.535	5,5		328
ECO-G 100 Extreme	17.268	999	G	100	2	4.099	1.848	1.535	6,8		328

DFSK											dfsk.es	
500		Euro NCAP: N.D.										
500 Luxury		20.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318
500 Intelligent		22.995	1.498	G	106	2	4.385	1.850	1.650	8,3		318

580	Euro NCAP: ★★★										
580 1.5 Turbo Luxury	24.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
580 1.5 Turbo Intelligent	26.495	1.498	G	145	2	4.680	1.845	1.715	7,3		-
Fengon 5	Euro NCAP: ★★★										
1.5 Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

Fengon 5	Euro NCAP: ★★★										
1.5T Turbo 146	28.995	1.498	G	145	2	4.680	1.865	1.645	7,5		-

DODGE											amencars.es	
Challenger		Euro NCAP: N.D.										
SXT		62.500	3.604	G	303	2	5.023	1.923	1.449	9,3		-
R/T		78.000	5.654	G	375	2	5.023	1.923	1.465	12,7		-
SRT Hellcat		140.500	6.166	G	717	2	5.023	1.923	1.449	16,8		-

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Hatchback 1.3 Multijet 95 City Cross	26.050	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3	440	
Hatchback 1.5 Hybrid 130 City Cr. Aut.	28.850	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Hatchback 1.0 T3 100 Cross	25.600	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Hatchback 1.3 Multijet 95 Cross	27.800	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3	440	
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Cross Aut.	30.600	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Hatchback 1.0 T3 100 (RED)	26.400	999	G	100	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Hatchback 1.3 Multijet 95 (RED)	28.600	1.248	D	95	2	4.368	1.792	1.495	4,3	440	
Hatchback 1.5 Hybrid 130 (RED) Aut.	31.400	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Hatchback 1.5 Hybrid 130 Garmin Aut.	30.350	1.598	G	130	2	4.368	1.792	1.495	5,4	440	
Station Wagon 1.0 T3 100	23.600	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4	550	
Station Wagon 1.3 Multijet 95	24.850	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3	550	
SW 1.5 Hybrid City Life 130 Aut.	28.600	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4	550	
Station Wagon 1.0 T3 100 Cross	27.003	999	G	100	2	4.571	1.792	1.514	5,4	550	
Station Wagon 1.3 Multijet 95 Cross	29.300	1.248	D	95	2	4.571	1.792	1.514	4,3	550	
SW 1.5 Hybrid City Life 130 Aut. Cross	32.100	1.598	G	130	2	4.571	1.792	1.514	5,4	550	

600	Euro NCAP: ★★★★★
Hybrid	23.180 1.199 G 100 2 4.171 1.781 1.523 4,8 385
Hybrid La Prima	28.180 1.199 G 100 2 4.171 1.781 1.523 4,9 385
600e Red	34.377 - E 156 2 4.171 1.781 1.523 15,1 360
600e La Prima	39.377 - E 156 2 4.171 1.781 1.523 15,2 360

FORD	ford.es
Fiesta	Euro NCAP: ★★★★★
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	24.317 999 G 125 2 4.048 1.735 1.490 5,0 311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active	24.317 999 G 125 2 4.048 1.735 1.490 5,0 311
1.0 EcoBoost MHEV 125 Active X	25.700 999 G 125 2 4.048 1.735 1.490 5,0 311
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line X	25.795 999 G 125 2 4.048 1.735 1.490 5,0 311
1.5 EcoBoost 200 ST	30.998 1.496 G 200 2 4.048 1.735 1.490 6,7 311
Focus	Euro NCAP: ★★★★★
1.0 EcoBoost 125 ST Line	30.536 999 G 125 2 4.382 1.825 1.471 5,5 392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line	30.536 999 G 125 2 4.382 1.825 1.471 5,3 392
1.0 EcoBoost MHEV 125 ST Line Aut.	31.736 999 G 125 2 4.382 1.825 1.471 5,3 392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	33.392 999 G 155 2 4.382 1.825 1.471 5,2 392
1.0 EcoBoost MHEV 155 ST Line	34.592 999 G 155 2 4.382 1.825 1.471 5,2 392
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV Active	32.046 999 G 125 2 4.672 1.825 1.497 5,5 635
Sportbreak 1.0 EcoB MHEV ST Line Aut	33.492 999 G 155 2 4.672 1.825 1.497 5,3 635
2.3 EcoBoost 280 ST	41.383 2.261 G 280 2 4.672 1.825 1.497 8,0 375
2.3 EcoBoost 280 ST Aut.	44.024 2.261 G 280 2 4.672 1.825 1.497 8,0 375

Kuga	Euro NCAP: ★★★★★
1.5 EcoBoost 150 ST Line	34.332 1.496 G 150 2 4.614 1.883 1.661 6,4 412
FHEV 2.5 Duratec 180 ST Line Aut.	36.013 2.499 G 180 2 4.614 1.883 1.678 5,3 412
FHEV 2.5 183 ST Line Aut AWD	37.870 2.499 G 183 4 4.614 1.883 1.678 5,7 412
FHEV 2.5 243 ST Line Aut.	40.768 2.499 H 243 2 4.614 1.883 1.678 0,9 412

Explorer Eléctrico	Euro NCAP: ★★★★★
Rango Extendido RWD 77 kWh 286	47.465 - E 286 2 4.468 1.871 1.630 13,9 470
Premium Rango Ex. RWD 77 kWh 286	50.485 - E 286 2 4.468 1.871 1.630 14,7 470
Rango Extendido AWD 79 kWh 340	56.355 - E 340 4 4.468 1.871 1.630 15,7 470
Premium Rango Ex. AWD 79 kWh 340	59.375 - E 340 4 4.468 1.871 1.630 16,6 470

Explorer	Euro NCAP: ★★★★★
3.0 PHEV AWD ST-Line	90.594 2.956 G 457 4 5.062 2.004 1.778 3,1 635
3.0 PHEV AWD Platinum	91.722 2.956 G 457 4 5.062 2.004 1.778 3,1 635

Mustang	Euro NCAP: ★★★★★
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 440 GT Aut.	63.731 5.038 G 439 2 4.789 1.916 1.396 12,5 332
Convertible 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	60.731 5.038 G 450 2 4.789 1.916 1.396 12,8 332
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 440 GT 2p Aut.	59.731 5.038 G 439 2 4.789 1.916 1.382 12,1 408
Fastback 5.0 Ti-VCT V8 450 GT 2p	56.731 5.038 G 450 2 4.789 1.916 1.382 12,4 408
Mach-1 5.0 V8	69.231 5.038 G 460 2 4.797 1.916 1.382 12,4 408
Mach-1 5.0 V8 Aut.	72.231 5.038 G 460 2 4.797 1.916 1.382 11,7 408
GTD	398.500 5163 G 800 2 4.810 1.916 1.382 - -

Mustang Mach-E	Euro NCAP: ★★★★★
----------------	------------------



Mach-ERWD 269 CV 76 kWh	64.687 - E 269 2 4.712 1.881 1.597 - 483
Mach-E AWD 269 CV 76 kWh Prem.	70.872 - E 269 4 4.712 1.881 1.597 - 483
Mach-ERWD 294 CV 99 kWh Prem.	72.658 - E 294 2 4.712 1.881 1.597 - 483
Mach-E AWD 351 CV 99 kWh Prem.	77.067 - E 351 4 4.712 1.881 1.597 - 483
Mach-E AWD 487 CV 99 kWh GT	86.262 - E 487 4 4.712 1.881 1.597 - 483

Puma	Euro NCAP: ★★★★★
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium	26.581 999 G 125 2 4.186 1.805 1.538 4,2 468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 Titanium Aut.	28.303 999 G 125 2 4.186 1.805 1.538 4,2 468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line	27.364 999 G 125 2 4.186 1.805 1.538 4,2 468
MHEV 1.0 EcoBoost 125 ST Line Aut.	29.086 999 G 125 2 4.186 1.805 1.538 4,2 468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X	29.351 999 G 155 2 4.186 1.805 1.538 4,4 468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line X Aut.	31.074 999 G 155 2 4.186 1.805 1.538 4,4 468

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Gold	32.231	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
MHEV 1.0 EcoBoost 155 ST Line Go. Aut.	33.954	999	G	155	2	4.186	1.805	1.538	4,4		468
ST 1.0 EcoBoost 170 MHEV	37.399	999	G	170	2	4.186	1.805	1.538	6,3		456
Bronco	Euro NCAP: N.D.										
Outer Banks 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	86.900	2.694	G	335	4	4.811	1.928	1.852	13,7		471
Badlands 2.7 V6 EcoBoost 4x4 Aut.	91.500	2.694	G	335	4	4.800	1.937	1.962	14,2		546
Explorer 100% EV	Euro NCAP: N.D.										
Rango Extendido RWD 77 kWh	46.562	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	13,9		536
Rango Ext. RWD 77 kWh Premium	49.582	-	E	286	2	4.568	1.871	1.630	14,7		536
Extendido AWD 79 kWh	55.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	15,7		536
Rango Ext. AWD 79 kWh Premium	58.851	-	E	340	4	4.568	1.871	1.630	16,6		536

HONDA	honda.es
Civic	Euro NCAP: ★★★★★
e:HEV Elegance	32.100 1.993 H 184 2 4.551 1.802 1.408 4,7 410
e:HEV Sport	33.200 1.993 H 184 2 4.551 1.802 1.408 4,7 410
e:HEV Advance	36.600 1.993 H 184 2 4.551 1.802 1.408 4,7 410
Type R	54.850 1.996 H 329 2 4.594 1.890 1.408 8,2 410
ZR-V	Euro NCAP: N.D.
e:HEV Sport	44.950 1.993 H 184 2 4.568 1.840 1.620 5,8 390
e:HEV Advance	47.050 1.993 H 184 2 4.568 1.840 1.620 5,8 380
CR-V	Euro NCAP: N.D.
e:HEV Elegance 4x2	51.545 1.993 H 184 2 4.706 1.866 1.674 5,9 587
e:HEV Advance 4x4	56.565 1.993 H 184 4 4.706 1.866 1.674 6,7 579
e:PHEV Advance Tech 4x2	61.760 1.993 H 184 2 4.706 1.866 1.674 0,8 617
e	Euro NCAP: N.D.
Electric 154 Sp Aut. Advance	37.300 - E 154 2 3.894 1.752 1.512 - 171
e:Ny1	Euro NCAP: N.D.
Advance	52.400 - E 204 2 4.387 1.790 1.584 18,2 361
Elegance	55.400 - E 204 2 4.387 1.790 1.584 18,2 344
HR-V	Euro NCAP: ★★★★★
1.5 i-MMD Elegance	32.060 1.498 G 131 2 4.340 1.790 1.582 5,4 335
1.5 i-MMD Advance	34.560 1.498 G 131 2 4.340 1.790 1.582 5,4 335
1.5 i-MMD Advance Style	37.060 1.498 G 131 2 4.340 1.790 1.582 5,4 320
Jazz	Euro NCAP: ★★★★★
Jazz Crosstar Advance e:HEV	30.250 1.498 H 122 2 4.089 1.694 1.526 4,5 304

HYUNDAI	hyundai.es
i10	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 MPI 84 4 plazas Essence	14.950 1.248 G 87 2 3.665 1.660 1.500 5,1 252
1.2 MPI 84 5 plazas Essence	16.440 1.248 G 87 2 3.665 1.660 1.500 5,1 252
i20	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 MPI 84 Essence 5p	14.490 1.197 G 84 2 4.040 1.750 1.450 5,3 352
1.2 MPI 84 Klass 5p	16.165 1.197 G 84 2 4.040 1.750 1.450 5,3 352
1.0 T-GDI 48V Essence	16.740 998 G 100 2 4.040 1.750 1.450 5,1 352
1.0 T-GDI Klass	17.165 998 G 100 2 4.040 1.750 1.450 5,3 352
1.0 T-GDI 48V Klass	18.415 998 G 100 2 4.040 1.750 1.450 5,1 352
1.0 T-GDI 48V Klass 7DCT	19.405 998 G 100 2 4.040 1.750 1.450 5,1 352
1.0 T-GDI 48V Tecno 7DCT	21.455 998 G 100 2 4.040 1.750 1.450 5,2 352
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	24.055 998 G 120 2 4.040 1.750 1.450 5,3 352
N 1.6 T-GDi	27.490 1.591 G 204 2 4.075 1.750 1.440 - 352
i30	Euro NCAP: ★★★★★
1.5 DPi 110 Essence	17.770 1.498 G 110 2 4.340 1.795 1.455 6,1 395
1.0 TGD1 120 Essence	18.770 998 G 120 2 4.340 1.795 1.455 5,4 395
1.0 TGD1 120 Klass	19.875 998 G 120 2 4.340 1.795 1.455 5,5 395
1.0 TGD1 120 48V Klass	20.125 998 G 120 2 4.340 1.795 1.455 5,3 395
1.6 CRDi 116 Klass	20.725 1.598 D 116 2 4.340 1.795 1.455 4,6 395
1.0 TGD1 120 48V Klass 7DCT	21.225 998 G 120 2 4.340 1.795 1.455 5,3 395
1.6 CRDi 116 Klass 7DCT	21.825 1.598 D 116 2 4.340 1.795 1.455 4,7 395
1.0 TGD1 120 48V N-Line	22.575 998 G 120 2 4.340 1.795 1.455 5,4 395
1.6 CRDi 116 48V Klass	22.775 1.598 D 136 2 4.340 1.795 1.455 4,6 395
1.5 TGD1 160 48V N-Line	24.775 1.482 G 160 2 4.340 1.795 1.455 6,3 395
1.6 CRDi 116 48V N-Line	25.275 1.598 D 136 2 4.340 1.795 1.455 4,6 395
1.5 TGD1 160 48V N-Line 7DCT	25.875 1.482 G 160 2 4.340 1.795 1.455 6,1 395
N 2.0 T-GDi 280	38.000 1.998 G 280 2 4.340 1.795 1.444 8,0 381
N 2.0 T-GDi 280 8DCT	41.000 1.998 G 280 2 4.340 1.795 1.444 8,4 381
CW 1.0 TGD1 120 Klass	19.865 998 G 120 2 4.585 1.795 1.465 5,5 602
CW 1.0 TGD1 120 48V Klass	20.915 998 G 120 2 4.585 1.795 1.465 5,2 602
CW 1.6 CRDi 116 Klass	21.515 1.598 D 116 2 4.585 1.795 1.465 4,6 602
CW 1.0 TGD1 120 48V Klass 7DCT	22.015 998 G 120 2 4.585 1.795 1.465 5,3 602
CW 1.0 TGD1 120 48V N-Line	23.365 998 G 120 2 4.585 1.795 1.465 5,4 602
1.6 CRDi 136 48V Klass	23.565 1.598 D 136 2 4.585 1.795 1.465 4,6 602
CW 1.6 CRDi 116 48V N-Line	26.065 1.598 D 136 2 4.585 1.795 1.465 4,6 602
CW 1.5 TGD1 160 48V N-Line 7DCT	26.265 1.482 G 160 2 4.585 1.795 1.465 6,1 602
Fastback 1.0 TGD1 120 Essence	18.660 998 G 120 2 4.455 1.795 1.425 5,4 450
Fastback 1.0 TGD1 120 48V Klass	22.015 998 G 120 2 4.455 1.795 1.425 5,2 450
Fastback 1.0 TGD1 120 48V Klass 7DCT	23.115 998 G 120 2 4.455 1.795 1.425 5,3 450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Klass	23.665 1.598 D 136 2 4.455 1.795 1.425 4,5 450
Fastback 1.5 TGD1 160 48V N-Line	26.265 1.482 G 160 2 4.455 1.795 1.425 6,2 450
Fastback 1.6 CRDi 136 48V Tecno 7DCT	27.265 1.598 D 136 2 4.455 1.795 1.425 4,7 450
Fastback 1.5 TGD1 160 48V N-Line X 7DCT	30.265 1.482 G 160 2 4.455 1.795 1.425 6,1 450
Fastback N 2.0 T-GDi 280 8DCT	41.450 1.998 G 280 2 4.455 1.795 1.425 8,4 450

BAYON	Euro NCAP: ★★★★★
1.2 MPI Essence	16.490 1.197 G 84 2 4.180 1.775 1.490 5,6 411
1.0 T-GDI 100 Essence	17.490 998 G 100 2 4.180 1.775 1.490 5,4 411

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.2 MPI Maxx	18.565	1.197	G	84	2	4.180	1.775	1.490	5,6	411	
1.0 T-GDI 100 Maxx	19.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,5	411	
1.0 T-GDI 100 48V Maxx	20.415	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDI 100 48V Maxx 7DCT	20.905	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDI 100 Tecno	21.565	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDI 100 48V Tecno	22.815	998	G	100	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	
1.0 T-GDI 120 48V Style 7DCT	25.120	998	G	120	2	4.180	1.775	1.490	5,3	411	

IONIQ 6	Euro NCAP: ★★★★★
151 bat 53 kWh RWD Light	49.620 - E 151 2 4.855 1.880 1.495 13,9 446
228 bat 77 kWh RWD Star	58.010 - E 228 2 4.855 1.880 1.495 14,3 446
325 bat 77 kWh AWD Energy	66.360 - E 325 4 4.855 1.880 1.495 16,9 416
IONIQ 5	Euro NCAP: ★★★★★
170 bat 58 kWh RWD Light	42.410 - E 170 2 4.635 1.890 1.605 16,7 588
218 bat 73 kWh RWD Light	45.110 - E 218 2 4.635 1.890

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 MHEV 300 AWD Auto Sport	74.000	1.998	G	300	4	4.395	1.984	1.649	9,1	470	
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynamic S	58.000	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0	470	
1.5 PHEV 309 AWD Auto R-Dynam HSE	65.350	1.498	G	309	4	4.395	1.984	1.649	2,0	470	
F-Pace Euro NCAP: ★★★★★											
2.0 i4 250 Pure AWD Sp Aut.	60.410	1.997	G	250	4	4.731	2.071	1.666	7,5	650	
2.0 i4 300 Pure AWD Sp Aut.	64.260	1.997	G	300	4	4.731	2.071	1.666	7,9	650	
2.0Li4D 163 Pure Sp	49.420	1.999	D	163	2	4.731	2.071	1.666	5,3	650	
2.0Li4D 180 Prestige AWD Sp Aut.	61.570	1.999	D	180	4	4.731	2.071	1.666	5,7	650	
2.0Li4D 180 Pure Sp Aut.	52.710	1.999	D	180	2	4.731	2.071	1.666	5,5	650	
2.0Li4D 240 Pure AWD Sp Aut.	62.290	2.993	D	240	4	4.731	2.071	1.666	6,3	650	
3.0Li TDV6 300 Pure AWD Sp Aut.	68.840	2.993	D	300	4	4.731	2.071	1.666	6,3	650	
5.0 V8 550 SVR AWD Sp Aut.	117.640	5.000	G	551	4	4.737	2.071	1.670	11,9	650	
F-Type Euro NCAP: N.D.											
Coupé P300 Aut. R-Dynamic	82.600	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,4	310	
Coupé P450 V6 Aut. RWD	120.600	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4	310	
Coupé P450 V6 Aut. AWD	106.900	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6	310	
Coupé 5.0 V8 P575 AWD Aut.	153.500	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5	310	
Convertible P300 Aut. R-Dynamic	91.100	1.998	G	300	2	4.482	1.923	1.311	9,5	310	
Convertible P450 V6 Aut. RWD	129.100	2.995	G	450	2	4.482	1.923	1.311	10,4	310	
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	136.300	2.995	G	450	4	4.482	1.923	1.311	10,6	310	
Convertible 5.0 V8 P575 AWD Aut.	162.000	5.000	G	575	4	4.475	1.923	1.311	10,5	310	

I-Pace Euro NCAP: N.D.											
SE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	81.400	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-	656	
SE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	89.800	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-	656	
HSE EV400 90kWh AWD Sp Aut.	96.000	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-	656	
BEV EV400 90kWh AWD Sp Aut.	87.500	-	E	400	4	4.682	1.895	1.565	-	656	

XE Euro NCAP: ★★★★★											
2.0D Auto MHEV S	54.400	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	4,9	291	
2.0D Auto MHEV R-Dynamic Black	55.750	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2	291	
2.0 Auto S	55.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	7,9	291	
2.0 Auto R-Dynamic Black	57.050	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2	291	
2.0D Auto MHEV R-Dynamic HSE	63.000	1.997	D	204	2	4.678	1.850	1.410	5,2	291	
2.0 Auto R-Dynamic HSE	64.650	1.998	D	250	2	4.678	1.850	1.410	8,2	291	

XF Euro NCAP: ★★★★★											
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic S	61.299	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0	344	
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic HSE	70.800	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,3	344	
2.0D 204 MHEV Auto R-Dynamic Black	68.950	1.997	D	204	2	4.962	1.982	1.456	5,0	344	
2.0 250 Auto R-Dynamic Black	70.150	1.997	G	250	2	4.962	1.982	1.456	8,4	344	
Sportbrake 2.0D MHEV Auto R-Dyn-SE	71.800	1.997	D	204	2	4.964	1.982	1.494	5,5	563	
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dynamic S	62.500	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5	563	
Sportbrake 2.0 250 Auto R-Dyn. HSE	72.250	1.998	G	250	2	4.964	1.982	1.456	8,5	563	

Jeep jeep.es											
Avenger Euro NCAP: N.D.											
1.2 Turbo 100 CV	23.300	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5	380	
1.2 Turbo 100 CV Longitude	24.500	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5	380	
1.2 Turbo 100 CV Altitude	26.200	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,6	380	
1.2 Turbo 100 CV Summit	28.700	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5,5	380	
BEV Longitude	38.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	15,4	355	
BEV Altitude	40.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	15,4	355	
BEV Summit	42.500	-	E	156	2	4.080	1.776	1.528	15,4	355	
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Longitude	25.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5	380	
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Altitude	27.900	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5	380	
1.2 Turbo 100 CV E-Hybrid Summit	30.400	1.199	G	100	2	4.080	1.776	1.528	5	380	
Compass Euro NCAP: ★★★★★											
1.3 GSE T4 Longitude	36.350	1.332	G	130	2	4.394	1.819	1.624	6,7	438	
1.6 MJet 130 Longitude	37.150	1.598	D	120	2	4.394	1.819	1.624	5,2	438	
1.5 e-Hybrid DDCT Longitude	38.950	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,6	424	
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	42.200	1.468	G	130	2	4.394	1.819	1.624	5,9	424	
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Limited	48.400	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,8	420	
4xe 1.3 PHEV AWD 240 Trailhawk	51.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	2,0	420	
4xe 1.3 PHEV AWD 240 S	52.550	1.332	G	239	4	4.394	1.819	1.647	1,9	420	
Renegade Euro NCAP: ★★★★★											
1.0 Turbo 120 Sport 4x2	26.660	999	G	120	2	4.236	1.805	1.667	6,4	351	
1.6 MJet 130 4x2 Limited	31.300	1.598	D	130	2	4.232	1.804	1.664	5,1	351	
1.5 e-Hybrid DDCT Night Eagle	32.700	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8	351	
1.5 e-Hybrid DDCT Limited	33.600	1.468	G	130	2	4.236	1.805	1.667	5,8	351	
4xe Limited 190	40.900	1.332	G	190	4	4.232	1.804	1.689	2,0	330	
4xe Trailhawk 240	42.900	1.332	G	239	4	4.232	1.804	1.689	2,1	330	
Wrangler Euro NCAP: N.D.											
Sahara 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	73.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	3,5	533	
Rubicon 4xe 2.0 ATX 4WD PHEV	75.100	1.995	G	381	4	4.882	1.894	1.838	4,1	533	
Grand Cherokee Euro NCAP: N.D.											
4xe Exclusive Limited	79.955	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,8	533	
4xe Trailhawk	84.755	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9	533	
4xe Overland	88.115	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,9	533	
4xe Summit Reserve	96.275	1.995	G	381	4	4.914	1.968	1.799	2,6	533	

KIA kia.es											
Ceed Euro NCAP: ★★★★★											
1.0 T-GDi 100 Concept	16.750	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2	395	
1.0 T-GDi 120 Concept	18.630	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,2	395	
1.0 T-GDi 120 MHEV Drive DCT	21.312	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,4	395	
1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	21.380	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5	357	
1.0 T-GDi 100 Tech Sp ISG	20.402	998	G	100	2	4.315	1.800	1.447	5,2	395	

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.0 T-GDi 120 Tech	21.410	998	G	120	2	4.315	1.800	1.447	5,6	395	
1.6 CRDi MHEV 136 Drive	22.830	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5	357	
1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	24.630	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7	357	
1.6 CRDi MHEV 136 Tech iMT	25.028	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5	357	
1.6 CRDi MHEV 136 Tech DCT	25.400	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,7	357	
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line iMT	26.360	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,5	357	
1.5 T-GDi MHEV 160 GT Line DCT	27.040	1.482	G	160	2	4.315	1.800	1.447	5,7	357	
1.6 CRDi MHEV 136 GT Line DCT	27.810	1.598	D	136	2	4.315	1.800	1.447	4,8	357	
1.6 T-GDi 204 GT DCT	29.590	1.591	G	204	2	4.325	1.800	1.442	6,8	395	
Tourer 1.0 T-GDi 120 Concept	18.085	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,3	625	
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Drive DCT	22.270	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,5	512	
Tourer 1.6 CRDi MHEV 136 Concept iMT	22.380	1.598	D	136	2	4.600	1.800	1.465	4,5	512	
Tourer 1.0 T-GDi MHEV 120 Tech DCT	24.450	998	G	120	2	4.600	1.800	1.465	5,6	512	
Tourer 1.5 T-GDi MHEV 160 Tech DCT	25.590	1.482	G	160	2	4.600	1.800	1.465	5,7	625	
Tourer 1.6 PHEV eDrive	29.180	1.580	G	141	2	4.600	1.800	1.465	1,3	437	

e-Soul Euro NCAP: N.D.											
Electric 136 Concept Sp Aut.	36.225	-	E	136	2	4.220	1.825	1.605	-	315	
Electric 204 Drive (Long Range) Sp Aut.	42.725	-	E	204	2	4.220	1.825	1.605	-	315	

Niro	EuroNCAP: ★★★★★										
1.6 HEV Concept	28.022	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Drive	31.722	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,4		451
1.6 HEV Emotion	34.222	1.580	H	141	2	4.420	1.825	1.545	4,6		451
1.6 PHEV Concept	36.738	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Drive	40.438	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348
1.6 PHEV Emotion	42.938	1.580	H	183	2	4.420	1.825	1.545	0,8		348

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
P200 AWD Auto MHEV	48.850	1.998	G	200	4	4.597	2.069	1.727	9,2		454
P300e PHEV AWD Auto	62.750	1.998	H	309	4	4.597	2.069	1.727	1,6		454
P290 AWD Auto MHEV Sport Black	75.050	1.998	G	290	4	4.597	2.069	1.727	9,4		454
Range Rover	Euro NCAP: ★★★★★										
SWB P440e PHEV SE	140.950	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,8		575
SWB P440e PHEV HSE	149.150	2.996	G	441	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV HSE	157.900	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB P510e PHEV SV	209.150	2.996	G	510	4	5.052	2.073	1.870	0,9		575
SWB D300 MHEV SE	140.950	2.997	D	300	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB D350 MHEV SE	166.450	2.997	D	351	4	5.052	2.073	1.870	7,7		575
SWB P530 SE	177.500	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,4		575
LWB P440e PHEV HSE	153.350	2.996	G	441	4	5.252	2.073	1.870	0,9		713
LWB D350 MHEV HSE	170.650	2.997	D	351	4	5.252	2.073	1.870	7,8		713
LWB P530 HSE	181.700	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
LWB P530 HSE 7 asientos	185.050	4.395	G	530	4	5.052	2.073	1.870	11,5		713
Range Rover Evoque	Euro NCAP: ★★★★★										
2.0 D165 FWD MHEV Sp	45.150	1.999	G	163	2	4.371	1.904	1.649	6,1		472
2.0 D165 AWD MHEV Sp Auto.	51.000	1.999	G	163	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 D200 AWD MHEV Sp Auto. S	60.800	1.999	G	204	4	4.371	1.904	1.649	6,5		472
2.0 P160 FWD MHEV Sp Auto.	45.550	1.997	D	160	2	4.371	1.904	1.649	7,9		472
2.0 P300 AWD MHEV Sp Auto. HST	81.200	1.997	G	300	4	4.371	1.904	1.649	9,2		472
1.5 P300e AWD MHEV Sp Auto.	81.200	1.498	H	309	4	4.371	1.904	1.649	1,5		472
Range Rover Sport	Euro NCAP: N.D.										
D250 Sport SE	103.050	2.996	D	250	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
D300 Sport SE	107.250	2.996	D	300	4	4.946	2.047	1.820	7,6		450
P440e Sport S	102.700	2.996	H	440	4	4.946	2.047	1.820	0,8		450
P510e First Edition	145.500	2.996	H	510	4	4.946	2.047	1.820	0,9		450
SV	237.000	4.395	G	635	4	4.946	2.047	1.820	11,7		450
Range Rover Velar	Euro NCAP: ★★★★★										
D200 MHEV 4WD Auto	71.000	1.997	D	204	4	4.803	2.032	1.683	6,4		513
P400e PHEV 4WD Auto	76.400	1.997	H	404	4	4.803	2.032	1.683	2,2		513
D300 MHEV 4WD Auto	93.800	2.997	D	300	4	4.803	2.032	1.665	7,4		513

LEXUS

lexusauto.es

ES	Euro NCAP: ★★★★★										
300h 2.5 218 Eco 4p S/S CVT	53.100	2.487	H	218	2	4.975	1.865	1.445	-		454
LC	Euro NCAP: N.D.										
500h 3.5 V6 360 Luxury 2p S/S Aut.	130.500	3.456	H	360	2	4.760	1.920	1.345	-		172
Cabrio 500 5.0 V8 Luxury 2p S/S Aut.	159.000	4.969	G	360	2	4.760	1.920	1.350	11,7		172
LS	Euro NCAP: N.D.										
500h 3.5 V6 359 Business 4p S/S Aut.	110.000	3.456	H	359	2	5.235	1.900	1.450	7		400
LBX	Euro NCAP: N.D.										
LBX	33.900	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Elegant	37.800	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Emotion	38.700	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Relax	43.200	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Original Edition	48.000	1.490	H	136	2	4.190	1.825	1.545	4,7		332
LBX Cool+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
LBX Relax+ AWD	49.000	1.490	H	136	4	4.190	1.825	1.545	4,9		284
NX	Euro NCAP: ★★★★★										
350h 2WD Business	53.700	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 2WD Executive	62.100	2.487	H	242	2	4.660	1.865	1.640	5,7		545
350h 4WD Business	56.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Executive	63.400	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD F Sport	74.100	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
350h 4WD Luxury	74.700	2.487	H	242	4	4.660	1.865	1.640	6		545
450h+ 4WD Executive	71.300	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD F Sport	81.000	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
450h+ 4WD Luxury	82.800	2.487	H	306	4	4.660	1.865	1.640	1,1		555
RX	Euro NCAP: ★★★★★										
350h 4WD Business	81.300	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
350h 4WD Executive	91.100	2.487	H	245	4	4.890	1.920	1.695	6,4		539
450h+ 4WD Business	88.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Executive	97.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Style	88.900	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
450h+ 4WD Luxury	106.500	2.487	H	306	4	4.890	1.920	1.695	1,1		539
500h 4WD F Sport	111.300	2.400	H	371	4	4.890	1.920	1.695	8,2		539
UX	Euro NCAP: N.D.										
250h 2.0 184 Business	38.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Business City	39.800	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Design	43.900	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive	48.500	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport	55.200	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury	59.400	1.987	H	184	2	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Executive 4WD	50.400	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 F Sport 4WD	57.100	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
250h 2.0 184 Luxury 4WD	61.300	1.987	H	184	4	4.495	1.840	1.540	4,1		320
300e Electric ECO	48.500	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Business	51.900	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Executive	56.400	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367
300e Electric Luxury	62.100	-	E	204	2	4.495	1.840	1.540	-		367

LM	Euro NCAP: ★★★★★										
350h Luxury 6 plazas	125.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-
350h Luxury 4 plazas	150.000	2.487	H	250	4	5.130	1.890	1.945	-		-

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
RZ	Euro NCAP: N.D.										
450E Business	77.000	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive	82.500	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Executive One Motion Grip	86.700	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury	89.400	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-
450E Luxury One Motion Grip	91.800	-	E	313	2	4.805	1.895	1.635	-		-

LOTUS

lotuscars.com

Emira	Euro NCAP: N.D.										
400	110.000	3.456	G	405	2	4.412	1.895	1.225	10,7		-
Eletre	Euro NCAP: N.D.										
Eletre	95.990	-	E	510	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre S	120.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734
Eletre R	150.990	-	E	612	4	5.103	2.230	1.636	-		734

MAHINDRA

mahindra.es

KUV100	Euro NCAP: N.D.										
1.2 82 K6+ Sp	11.950	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243
1.2 82 K8 Sp	13.250	1.198	G	82	2	3.700	1.727	1.655	6,2		243

MASERATI

maserati.com

Ghibli	Euro NCAP: ★★★★★										
GT Hybrid AWD	98.050	1.995	G	330	4	4.971	1.945	1.461	8,3		500
Modena AWD	138.850	2.979	G	430	4	4.971	1.945	1.461	11,9		500
Trofeo RWD	172.400	3.799	G	580	2	4.971	1.945	1.461	7		500
Levante	Euro NCAP: N.D.										
GT AWD	107.900	1.995	G	330	4	5.959	1.968	1.679	10,2		580
Modena AWD	146.300	2.979	G	430	4	5.005	1.968	1.679	12,6		580
Trofeo AWD	197.350	3.799	G	580	4	5.005	1.968	1.679	15,9		580
GranTurismo	Euro NCAP: N.D.										
Folgore	200.900	-	E	761	4	4.959	1.957	1.353	22,8		270
Modena	202.900	2.992	G	496	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Trofeo	253.000	2.992	G	557	4	4.959	1.957	1.353	10,2		310
Grecale	Euro NCAP: N.D.										
Folgore	126.700	-	E	557	4	4.846	1.948	1.670	24,7		535
GT	81.050	1.995	G	300	4	4.846	1.948	1.670	8,7		535

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
180 136 Sp	41.506	1.333	G	136	2	4.419	1.796	1.562	5,6	455	
180 d 116 Sp	43.206	1.461	D	116	2	4.419	1.796	1.562	4,2	445	
200 163 Sp	43.931	1.333	G	163	2	4.419	1.796	1.562	5,6	455	
200 d 150 Sp	43.681	1.950	D	150	2	4.419	1.796	1.562	4,4	445	
220 d 190 Sp	51.506	1.950	D	190	2	4.419	1.796	1.562	4,4	445	
250e	49.529	1.333	G	218	2	4.419	1.796	1.567	0,9	445	
Clase C Euro NCAP: ★★★★★											
C200 Berlina	51.870	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.437	6,4	455	
C200d Berlina	51.029	1.992	D	163	2	4.751	1.820	1.437	4,6	455	
C220d Berlina	53.501	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.437	4,6	455	
C220d Berlina 4Matic	56.021	1.992	D	200	4	4.751	1.820	1.437	4,8	455	
C300 Berlina	58.067	1.998	G	258	2	4.751	1.820	1.437	6,7	455	
C300d Berlina	63.868	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.437	5,1	455	
C300d e Berlina	68.748	1.993	D	313	2	4.751	1.820	1.437	0,4	315	
C300d e Berlina 4Matic	71.248	1.993	D	313	4	4.751	1.820	1.437	0,4	315	
C300e Berlina	63.127	1.998	H	313	2	4.751	1.820	1.437	0,6	315	
C43 AMG Berlina 4Matic	91.684	1.991	G	408	4	4.751	1.820	1.437	8,7	455	
AMG G63 S E Per. 4Matic Berlina	140.882	1.991	H	680	4	4.751	1.820	1.437	6,9	280	
C200d Estate	52.695	1.495	D	163	2	4.751	1.820	1.454	6,4	490	
C200 Estate	53.519	1.495	G	204	2	4.751	1.820	1.454	6,4	490	
C220d Estate	54.983	1.992	D	200	2	4.751	1.820	1.454	5,1	490	
C300d Berlina	65.544	1.992	D	265	2	4.751	1.820	1.454	5,2	490	
C220d All-Terrain	59.687	1.992	D	200	2	4.755	1.841	1.494	4,9	490	
CLE Euro NCAP: ★★★★★											
CLE Coupé 200	62.453	1.999	G	204	2	4.850	1.860	1.428	6,4	420	
Clase E Euro NCAP: ★★★★★											
E200d	52.325	1.950	D	160	2	4.935	1.852	1.460	4,9	540	
E220d	53.500	1.950	D	194	2	4.935	1.852	1.460	4,7	540	
E200	54.075	1.991	G	197	2	4.935	1.852	1.460	7,1	540	
E300	61.600	1.991	G	258	2	4.935	1.852	1.460	7,2	540	
E300e	63.900	1.991	G	320	2	4.935	1.852	1.460	1,5	370	
E300 de	65.150	1.950	D	306	2	4.935	1.852	1.460	1,3	370	
E220d Estate	56.450	1.950	D	194	2	4.945	1.852	1.460	5,6	640	
E200 Estate	57.025	1.991	G	197	2	4.945	1.852	1.460	7,5	640	
E220d Estate 4Matic	59.800	1.950	D	194	4	4.945	1.852	1.460	5,8	640	
E300 Estate	64.550	1.991	G	258	2	4.945	1.852	1.460	7,6	640	
E300e Estate	66.725	1.991	G	320	2	4.945	1.852	1.460	1,7	480	
E300 de Estate	67.980	1.950	D	306	2	4.945	1.852	1.460	1,3	480	
Cabrio E 220 d 194	68.425	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,6	360	
Cabrio E 220 d 194 4Matic	71.420	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,8	360	
Cabrio E 400 d 4Matic 9G-T	86.575	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.428	6,9	360	
Cabrio E 450 4Matic	88.575	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,5	360	
Cabrio E 53 AMG 435 4Matic+ 2p 9G-T	116.400	2.999	G	435	4	4.842	1.860	1.428	9,3	385	
Coupe E 220 d 194	60.825	1.950	D	194	2	4.835	1.860	1.428	5,3	405	
Coupe E 220 d 194 4Matic	63.825	1.950	D	194	4	4.835	1.860	1.428	5,6	405	
Coupe E 400 d 4Matic 9G-T	79.525	2.925	D	330	4	4.835	1.860	1.428	6,7	405	
Coupe E 450 4Matic	80.576	3.000	G	367	4	4.835	1.860	1.428	8,2	405	
Clase G Euro NCAP: N.D.											
G 400 d 330 Sp 9G-T	148.225	2.925	D	330	4	4.874	1.984	1.969	11	667	
G 500 422 Sp 9G-T	158.738	3.982	G	422	4	4.817	1.931	1.969	14,9	454	
G 63 AMG 585 Sp 9G-T	216.854	3.982	G	585	4	4.873	1.984	1.966	15,11	454	
Clase S Euro NCAP: N.D.											
S350 d	112.698	2.925	D	313	2	5.179	1.921	1.503	6,0	550	
S350 d 4Matic	123.885	2.925	D	313	4	5.179	1.921	1.503	6,3	550	
S450 d 4Matic	127.344	2.925	D	367	4	5.179	1.921	1.503	6,3	550	
S500 4Matic	149.693	3.000	G	449	4	5.179	1.921	1.503	8,4	550	
S580 e L	158.252	3.000	H	510	2	5.289	1.921	1.503	0,6	350	
S63 E Performance AMG	246.254	3.982	H	802	4	5.336	1.921	1.516	4,4	330	
Clase V Euro NCAP: N.D.											
220 d 163 Compacta 4p 9G-T	53.176	1.950	D	163	2	4.895	1.928	1.880	6	610	
220 d 163 Ex.Largo 4p 9G-T	54.826	1.950	D	163	2	5.370	1.928	1.880	6	1410	
220 d 163 Largo 4p 9G-T	54.001	1.950	D	163	2	5.140	1.928	1.880	6	1030	
250 d 190 Compacta 4p 9G-T	55.653	1.950	D	190	2	4.895	1.928	1.880	5,9	610	
250 d 190 Ex.Largo 4p 9G-T	57.302	1.950	D	190	2	5.370	1.928	1.880	5,9	1410	
300 d 239 Compacta 4p 9G-T	58.742	1.950	D	239	2	4.895	1.928	1.880	5,9	610	
300 d 239 Ex.Largo 4p 9G-T	60.389	1.950	D	239	2	5.370	1.928	1.880	5,9	1410	
EQA Euro NCAP: N.D.											
EQA	55.533	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9	340	
EQS	57.031	-	E	190	2	4.463	1.834	1.620	17,9	340	
300 4Matic	59.539	-	E	228	4	4.463	1.834	1.620	17,6	340	
350 4Matic	61.254	-	E	292	4	4.463	1.834	1.620	17,6	340	
EQB Euro NCAP: N.D.											
EQB	57.005	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4	495	
EQS	58.502	-	E	190	2	4.684	1.834	1.667	16,4	495	
300 4Matic	61.062	-	E	228	4	4.684	1.834	1.667	18,2	495	
350 4Matic	63.400	-	E	292	4	4.684	1.834	1.667	18,2	495	
EQC Euro NCAP: N.D.											
EQC 408 4Matic	77.425	-	E	408	4	4.761	1.884	1.623	-	500	
EQE Euro NCAP: N.D.											
EQE	72.791	-	E	245	2	4.946	1.906	1.492	16,1	430	
350	73.744	-	E	292	2	4.946	1.906	1.492	16,1	430	
AMG 43 4Matic	108.942	-	E	476	2	4.946	1.906	1.492	16,1	430	
AMG 53 4Matic	121.302	-	E	625	2	4.946	1.906	1.492	16,1	430	
EQE SUV Euro NCAP: N.D.											
EQE SUV	86.789	-	E	292	2	4.863	1.940	1.686	18,5	520	

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
350 4Matic	89.589	-	E	292	4	4.863	1.940	1.686	19,1	-	520
500 4Matic	95.879	-	E	408	4	4.863	1.940	1.686	19,3	-	520
AMG 43 4Matic	118.134	-	E	476	4	4.863	1.940	1.686	23,1	-	520
AMG 53 4Matic	131.059	-	E	625	4	4.863	1.940	1.686	23,1	-	520
EQS	Euro NCAP: N.D.										
450 +	124.429	-	E	333	2	5.216	1.926	1.512	16,7	-	610
580 4Matic	157.953	-	E	523	4	5.216	1.926	1.512	18,5	-	610
AMG 53 4Matic+	181.088	-	E	658	4	5.223	1.926	1.512	21,4	-	610
EQS SUV	Euro NCAP: N.D.										
450 4Matic	145.001	-	E	360	2	5.125	1.959	1.718	20,5	-	645
580 4Matic	172.579	-	E	544	4	5.125	1.959	1.718	20,6	-	645
EQV	Euro NCAP: N.D.										
300	82.090	-	E	204	2	5.140	1.928	1.901	-	-	1030
GLA	Euro NCAP: ★★★★★										
GLA 200	45.775	1.333	G	163	2	4.410	1.834	1.611	6,7	-	435
GLA 200d	47.300	1.950	D	150	2	4.410	1.834	1.611	5,6	-	435
GLA 220d 4Matic	49.825	1.950	D	190	4	4.410	1.834	1.611	5,6	-	435
GLA 250 4Matic	53.775	1.991	G	225	4	4.410	1.834	1.611	7,6	-	435
GLA 250 e	53.775	1.991	H	218	4	4.410	1.834	1.611	1,1	-	435
AMG GLA 35 4Matic	69.775	1.991	G	306	4	4.436	1.849	1.588	8,9	-	435
GLB	Euro NCAP: ★★★★★										
GLB 200 d 150 4Matic 5p	51.550	1.950	D	150	4	4.634	1.834	1.659	5,7	-	570
GLB 200 d 150 5p	49.049	1.950	D	150	2	4.634	1.834	1.659	5,5	-	570
GLB 220 d 190 4Matic 5p 8G-DCT	53.725	1.950	D	190	4	4.634	1.834	1.659	5,7	-	570
GLB 250 224 4Matic 5p 8G-DCT	56.400	1.991	G	224	4	4.634	1.834	1.659	7,9	-	570
GLB 35 AMG 306 4Matic 5p 8G-DCT	72.500	1.991	G	306	4	4.650	1.850	1.662	8,5	-	565
GLC	Euro NCAP: ★★★★★										
GLC 200 4Matic	60.023	1.999	G	204	4	4.716	1.890	1.640	8,2	-	600
GLC 220d 4Matic	62.799	1.992	D	197	4	4.716	1.890	1.640	5,2	-	600
GLC 300 4Matic	72.583	1.999	G	258	4	4.716	1.890	1.640	7,4	-	600
GLC 300d 4Matic	71.106	1.992	D	269	4	4.716	1.890	1.640	5,6	-	600
GLC 300e 4Matic	75.052	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5	-	470
GLC 300de 4Matic	77.777	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5	-	470
GLC Coupé	Euro NCAP: ★★★★★										
GLC 200 4Matic	64.183	1.999	G	204	4	4.769	1.920	1.606	8,2	-	545
GLC 220d 4Matic	67.231	1.992	D	197	4	4.769	1.920	1.606	5,2	-	545
GLC 300 4Matic	72.183	1.999	G	258	4	4.769	1.920	1.606	7,4	-	545
GLC 300d 4Matic	75.781	1.992	D	269	4	4.769	1.920	1.606	5,6	-	545
GLC 300e 4Matic	81.854	1.999	H	313	4	4.716	1.890	1.640	0,5	-	390
GLC 300de 4Matic	83.804	1.999	H	333	4	4.716	1.890	1.640	0,5	-	390
GLE	Euro NCAP: N.D.										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	89.758	1.950	D	269	4	4.924	1.947	1.772	6,1	-	630
GLE 450 4Matic 5p 9G-T	95.786	3.000	G	381	4	4.924	1.947	1.772	8,3	-	630
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	102.236	2.925	D	367	4	4.924	1.947	1.772	6,7	-	630
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	99.054	1.999	H	333	4	4.924	1.947	1.772	0,7	-	490
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	96.379	1.999	H	381	4	4.924	1.947	1.772	0,8	-	490
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	116.311	3.000	G	435	4	4.937	2.018	1.782	9,3	-	630
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	175.836	3.982	G	612	4	4.954	2.018	1.782	12,2	-	630
GLE Coupé	Euro NCAP: N.D.										
GLE 300 d 4Matic 5p 9G-T	100.058	1.950	D	269	4	4.939	2.010	1.730	6,9	-	655
GLE 450 d 4Matic 5p 9G-T	109.536	2.925	D	367	4	4.939	2.010	1.730	7,6	-	655
GLE 350 de 4Matic 5p 9G-T	107.679	1.999	H	333	4	4.939	2.010	1.730	0,6	-	510
GLE 400 e 4Matic 5p 9G-T	104.779	1.999	H	381	4	4.939	2.010	1.730	0,8	-	510
AMG GLE 53 4Matic+ 5p 9G-TCT	125.611	3.000	G	435	4	4.939	2.010	1.730	10,3	-	655
AMG GLE 63 S 4Matic+ 5p 9G-TCT	181.336	3.982	G	612	4	4.939	2.010	1.730	12,5	-	655
Clase GLS	Euro NCAP: N.D.										
GLS 350 d 4Matic 5p 9G-T	114.525	2.925	D	313	4	5.207	1.956	1.823	8,2	-	355
GLS 450 4Matic 5p 9G-T	120.925	2.999	G	381	4	5.207	1.956	1.823	10,4	-	355
GLS 450 d 4Matic 5p 9G-T	120.350	2.925	D	367	4	5.207	1.956	1.823	8,2	-	355
GLS 580 4Matic 5p 9G-T	138.475	3.982	G	517	4	5.207	1.956	1.823	9,8	-	355
GLS AMG 63 4Matic	221.625	3.982	G	612	4	5.207	1.956	1.823	12,7	-	355
Maybach GLS 600 4Matic	217.249	3.982	G	557	4	5.207	1.956	1.838	13,1	-	520
Marco Polo	Euro NCAP: N.D.										
220 d 163 Horizon 4p 9G-T	61.701	1.950	D	163	2	5.140	1.828	1.990	6,1	-	830
250 d 190 Horizon 4p 9G-T	64.275	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,1	-	670
300 d 239 Horizon 4p 9G-T	67.485	1.950	D	239	2	5.140	1.828	1.980	6,1	-	670
Activity 170 d 102 4p	45.354	1.749	D	102	2	5.140	1.928	1.980	6,7	-	670
Activity 200 d 136 4p 9G-T	51.990	1.950	D	136	2	5.140	1.928	1.980	6	-	670
Activity 220 d 163 Sport 4x4 4p 9G-T	59.595	1.950	D	163	4	5.140	1.828	1.980	6,6	-	830
Activity 250 d 190 4p 9G-T	56.576	1.950	D	190	2	5.140	1.828	1.980	6,5	-	670
Activity 250 d 190 Sport 4x4 4p 9G-T	59.067	1.950	D	190	4	5.140	1.828	1.980	6,5	-	670
SL	Euro NCAP: N.D.										
AMG SL 43	148.971	1.991	G	381	2	4.705	1.915	1.359	8,9	-	240
AMG SL 55 4MATIC+	190.532	3.982	G	476	4	4.705	1.915	1.359	12,7	-	240
AMG SL 63 4MATIC+	223.337	3.982	G	585	4	4.705	1.915	1.359	12,9	-	240
AMG GT COUPÉ	Euro NCAP: N.D.										
AMG GT COUPÉ 63 4MATIC+	216.950	3.982	G	585	4	4.728	1.984	1.354	14,1	-	321
MG											
Euro NCAP: N.D.											
3	Euro NCAP: N.D.										
MG3 Hybrid+ Standard	19.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-	-	241
MG3 Hybrid+ Comfort	21.490	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-	-	241
MG3 Hybrid+ Luxury	22.990	1.500	H	194	2	4.113	1.797	1.502	-	-	241
ZS	Euro NCAP: N.D.										
1.5 VTI-tech Comfort	15.950	1.499	G	106	2	4.323	1.809	1.653	6,6	-	248

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Aceman SE Favoured	48.020	-	E 218	2	4.079	1.754	1.514	14	300		
Aceman SE John Cooper Works	49.130	-	E 218	2	4.079	1.754	1.514	14	300		

MITSUBISHI

mitsubishi-motors.es

Colt	Euro NCAP: ★★★★★										
100 MPI Motion	16.790	999	G	67	2	4.053	1.798	1.440	5,2	340	
100T Motion	17.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2	340	
100T Kaiteki	19.960	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2	340	
100T Kaiteki +	22.990	999	G	90	2	4.053	1.798	1.440	5,2	340	
160 HEV Kaiteki	25.490	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3	254	
160 HEV Kaiteki+	27.990	1.598	G	145	2	4.053	1.798	1.440	4,3	254	

Eclipse Cross

Euro NCAP: ★★★★★

PHEV Motion 4WD	38.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0	404	
PHEV Kaiteki 4WD	40.400	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0	404	
PHEV Kaiteki+ 4WD	44.300	2.360	H	188	4	4.545	1.805	1.685	2,0	404	

Space Star

Euro NCAP: ★★★★★

120 MPI 80 Spirit Sp S/S	13.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3	235	
120 MPI 80 Motion Sp S/S	14.400	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3	235	
120 MPI 80 Kaiteki Sp S/S	15.650	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,3	235	
120 MPI 80 Kaiteki Sp S/S Aut.	17.800	1.193	G	80	2	3.795	1.665	1.505	4,1	235	

ASX

Euro NCAP: ★★★★★

100T Motion	21.390	999	G	90	2	4.228	1.797	1.573	5,8	422	
130T MHEV Motion	22.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,7	422	
130T MHEV Kaiteki	25.890	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,8	422	
130T MHEV Motion DCT	27.690	1.333	G	140	2	4.228	1.797	1.573	5,9	42	
160 HEV Kaiteki	29.190	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7	305	
160 HEV Kaiteki+	32.690	1.598	H	145	2	4.228	1.797	1.573	4,7	305	

MORGAN

morgan-motor.co.uk

Plus	Euro NCAP: N.D.										
4	92.291	1.998	G	258	2	3.830	1.650	1.250	7,0	-	
6	121.437	2.998	G	340	2	3.890	1.756	1.220	7,9	-	
Super	Euro NCAP: N.D.										
3	66.228	1.496	G	119	1	3.581	1.840	1.132	5,9	-	

NISSAN

nissan.es

Ariya	Euro NCAP: ★★★★★										
Advance 63 kWh 4x2	47.900	-	E 218	2	4.595	1.850	1.660	-	468		
Evolve 63 kWh 4x2	52.400	-	E 218	2	4.595	1.850	1.660	-	468		
Evolve 87 kWh 4x2	57.900	-	E 242	2	4.595	1.850	1.660	-	468		
Evolve 87 kWh e-4orce	60.900	-	E 306	4	4.595	1.850	1.660	-	415		

Juke

Euro NCAP: ★★★★★

1.0 DIG-T 114 Acenta	23.800	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9	422	
1.0 DIG-T 114 Acenta DCT	25.700	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0	422	
1.0 DIG-T 114 N-Connecta	25.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9	422	
1.0 DIG-T 114 N-Connecta DCT	26.900	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0	422	
1.0 DIG-T 114 N-Design	26.100	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9	422	
1.0 DIG-T 114 N-Design DCT	28.000	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,0	422	
1.0 DIG-T 114 Tekna	27.850	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	5,9	422	
1.0 DIG-T 114 Tekna DCT	29.750	999	G	114	2	4.210	1.800	1.595	6,2	422	
1.6 Hybrid Aut. N-Connecta	29.300	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2	354	
1.6 Hybrid Aut. N-Design	30.400	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2	354	
1.6 Hybrid Aut. Tekna	32.150	1.598	G	145	2	4.210	1.800	1.595	6,2	354	

Leaf

Euro NCAP: N.D.

Electric 40kWh 150 Acenta Sp Aut.	25.200	-	E 150	2	4.490	1.790	1.540	-	435		
Electric 40kWh 150 N-Connecta Sp Aut.	26.991	-	E 150	2	4.490	1.790	1.540	-	435		
Electric 40kWh 150 Tekna Sp Aut.	29.801	-	E 150	2	4.490	1.790	1.540	-	435		
Electric 62kWh e+ 217 N-Connecta Aut.	30.951	-	E 217	2	4.490	1.788	1.540	-	385		
Electric 62kWh e+ 217 Tekna Aut.	33.801	-	E 217	2	4.490	1.788	1.540	-	385		

Qashqai

Euro NCAP: ★★★★★

1.3 mHEV 140 4x2 Acenta	31.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 140 4x2 N-Connecta	34.850	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 140 4x2 N-Design	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 140 4x2 Tekna	38.200	1.332	G	140	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Acenta	34.300	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Connecta	37.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Connecta	40.450	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 N-Design	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x2 Tekna	41.500	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 4x2 Tekna Premium	42.850	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 4x2 CVT Tekna Premium	44.950	1.332	G	158	2	4.425	1.838	1.635	6,2	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 N-Design	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna	44.000	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
1.3 mHEV 158 CVT 4x4 Tekna Premium	44.960	1.332	G	158	4	4.425	1.838	1.635	6,9	504	
e-Power 190 Acenta	36.700	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 N-Connecta	40.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 N-Design	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 Tekna	43.900	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	
e-Power 190 Tekna Premium	47.350	1.498	H	190	2	4.425	1.838	1.635	5,3	479	

X-Trail

Euro NCAP: N.D.

1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Acenta	42.800	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Acenta	43.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	
1.5 VC Turbo 5 pl. Acenta	39.900	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Acenta	42.200	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2	585	
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. N-Connecta	45.600	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1.5 VC Turbo 7 pl. N-Connecta	40.700	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. N-Connecta	46.400	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna	43.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna	46.150	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2	585	
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna	49.550	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna	44.650	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	485	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna	50.350	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	
1.5 VC Turbo 5 pl. Tekna+	47.750	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	585	
1.5 e-Power 4x2 5 pl. Tekna+	50.050	1.498	G	204	4	4.680	1.840	1.710	7,2	585	
1.5 e-Power e-4orce 5 pl. Tekna+	53.450	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,3	585	
1.5 VC Turbo 7 pl. Tekna+	48.850	1.498	G	163	2	4.680	1.840	1.710	7,1	485	
1.5 e-Power e-4orce 7 pl. Tekna+	54.250	1.498	G	213	4	4.680	1.840	1.710	6,5	485	

OPEL

opel.es

Astra	Euro NCAP: ★★★★★										
1.2 Turbo 110 Edition	26.100	1.199	G	110	2	4.374	1.860	1.441	5,2	422	
1.2 Turbo 130 Edition	27.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2	422	
1.2 Turbo 130 Elegance	28.650	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2	422	
1.5 Diesel 130 Elegance EAT8	32.165	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1	422	
1.2 Turbo 130 Elegance EAT8	30.450	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4	422	
1.2 Turbo 130 GS Line	30.150	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,2	422	
1.5 Diesel 130 GS Line EAT8	33.723	1.496	D	130	2	4.374	1.860	1.441	4,1	422	
1.2 Turbo 130 GS Line EAT8	31.950	1.199	G	130	2	4.374	1.860	1.441	5,4	372	
PHEV 1.6 Turbo 180 GS Line	38.000	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0	-	
PHEV 1.6 Turbo 180 Ultimate	39.400	1.598	G	180	2	4.374	1.860	1.441	1,0	-	
GS e PHEV 1.6 Turbo 225	40.900	1.598	G	225	2	4.374	1.860	1.441	1,1	352	
Electric	39.690	-	E 156	2	4.374	1.860	1.441	14,8	352		

Corsa 2024

Euro NCAP: ★★★★★

1.275 Edition Sp S/S	16.40
----------------------	-------

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Plug-In Hybrid 225 GT e-EAT8	50.859	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1	487	
Peugeot Sport Engineered 360	68.110	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0	487	
SW 1.2 PureTech 130 Allure Pack EAT8	39.710	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8	530	
SW1.5 BlueHDi 130 Allure Pack EAT8	41.860	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0	530	
SW PHEV 225 GT e-EAT8	50.810	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1	530	
SW 1.2 PureTech 130 GT EAT8	40.960	1.199	G	130	2	4.750	1.859	1.403	5,8	530	
SW1.5 BlueHDi 130 GT EAT8	43.110	1.499	D	130	2	4.750	1.859	1.403	5,0	530	
SW PHEV 225 GT e-EAT8	52.060	1.598	H	225	2	4.750	1.859	1.403	1,1	530	
SW Peugeot Sport Engineered 360	69.310	1.598	H	360	2	4.750	1.859	1.403	2,0	530	

POLESTAR

Modelo	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Polestar 2	Euro NCAP: ★★★★★										
Standard Range Single Motor	47.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-	446	
Long Range Single Motor	50.190	-	E	231	2	4.607	1.800	1.478	-	440	
Long Range Dual Motor	53.190	-	E	408	4	4.607	1.800	1.478	-	440	
Long Range Dual Motor Performance	60.400	-	E	476	4	4.607	1.800	1.478	-	440	
Polestar 4	Euro NCAP: N.D.										
Long Range Single Motor	65.900	-	E	272	2	4.840	1.534	1.614	17,7	541	
Long Range Dual Motor	72.900	-	E	544	4	4.840	1.534	1.614	18,6	541	
Polestar 3	Euro NCAP: N.D.										
Single Range Dual Motor	81.900	-	E	299	4	4.900	1.968	1.614	18,9	516	
Long Range Dual Motor	88.900	-	E	489	4	4.900	1.968	1.614	19,7	516	
Long Range Dual Motor Performance	95.500	-	E	517	4	4.900	1.968	1.614	22,1	516	

PORSCHE

Modelo	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
718 Boxster	Euro NCAP: N.D.										
Boxster	71.318	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	9,4	275	
Boxster PDK	74.542	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.281	8,9	275	
Boxster T	81.681	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	9,4	275	
Boxster T PDK	85.394	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.264	8,9	275	
Boxster S	86.142	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	10,1	275	
Boxster S PDK	89.366	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.280	9,6	275	
GTS 4.0	102.112	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,9	270	
GTS 4.0 PDK	105.825	3.996	G	400	2	4.391	1.801	1.262	10,1	270	
Spyder	116.246	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9	150	
Spyder PDK	119.470	3.996	G	420	2	4.391	1.801	1.262	10,9	150	
718 Cayman	Euro NCAP: N.D.										
Cayman	69.010	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.286	9,3	312	
Cayman PDK	72.234	1.988	G	300	2	4.379	1.801	1.295	8,9	312	
Cayman T	79.373	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	9,4	312	
Cayman T PDK	83.086	1.998	G	300	2	4.379	1.801	1.276	8,9	312	
Cayman S	83.835	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	10,1	312	
Cayman S PDK	87.059	2.497	G	350	2	4.379	1.801	1.284	9,6	312	
GTS 4.0	99.804	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,9	312	
GTS 4.0 PDK	103.517	3.996	G	400	2	4.405	1.801	1.276	10,1	312	
GTA	119.537	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	11,1	150	
GTA PDK	122.761	3.996	G	420	2	4.456	1.801	1.269	10,7	150	
GTA RS	167.262	3.996	G	500	2	4.456	1.801	1.269	13,2	125	
911	Euro NCAP: N.D.										
Dakar	256.000	2.981	G	480	4	4.530	1.864	1.338	11,3	132	
Carrera 4 GTS Cabriolet 3.0 450 PDK	173.129	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.293	8,8	125	
Carrera 4 GTS Coupé 3.0 450 2p PDK	158.196	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.284	8,8	125	
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	163.355	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9	132	
Carrera 4S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	147.065	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	9	132	
Carrera 4S Cabriolet 3.0 450 2p PDK NM	136.748	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.297	10,1	132	
Carrera Coupé 3.0 385 2p S/PDK	128.002	2.981	G	385	2	4.519	1.852	1.298	9,9	132	
Carrera GTS Cabriolet 3.0 450 2p PDK	164.712	2.981	G	450	4	4.528	1.852	1.291	8,8	125	
Carrera S Cabriolet 3.0 450 PDK NM	154.395	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	9,1	132	
Carrera S Coupé 3.0 450 2p PDK NM	138.105	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.300	8,9	132	
Carrera GTS Coupé	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7	145	
Carrera GTS Coupé PDK	162.595	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,7	145	
Carrera 4 GTS Coupé	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8	145	
Carrera 4 GTS Coupé PDK	171.555	2.981	G	480	2	4.533	1.852	1.303	10,8	145	
GT3 4.0 500 2p PDK	175.437	3.996	G	500	2	4.562	1.852	1.271	12,7	125	
GT3 RS 4.0 520 2p PDK	224.171	3.996	G	521	2	4.557	1.880	1.297	12,8	125	
Targa 4	147.608	2.981	G	385	4	4.519	1.852	1.297	10,5	132	
Targa 4S	165.255	2.981	G	450	4	4.519	1.852	1.299	10,4	132	
Turbo 3.8 540 2p PDK	203.401	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.297	9,1	115	
Turbo Cabriolet 3.8 540 2p PDK	218.334	3.800	G	540	4	4.507	1.880	1.294	9,3	115	
Turbo S Cabriolet 3.8 580 2p PDK	250.506	3.800	G	581	4	4.507	1.880	1.294	9,3	115	
Turbo S Coupé 3.8 600 PDK	249.963	3.800	G	600	4	4.535	1.900	1.303	12,0	128	
911 2025	Euro NCAP: N.D.										
Carrera Coupé	149.302	2.981	G	394	2	4.542	1.852	1.338	10,1	135	
Carrera GT Coupé	198.102	3.591	G	541	2	4.542	1.852	1.338	10,5	135	
Carrera GTS Coupé	207.444	3.591	G	541	4	4.542	1.852	1.338	10,5	135	
Cayenne	Euro NCAP: ★★★★★										
Cayenne	108.619	2.995	G	354	4	4.930	1.983	1.698	10,8	772	
Cayenne S	130.800	2.995	G	475	4	4.930	1.983	1.698	12,4	772	
Cayenne E-Hybrid	112.507	2.995	H	470	4	4.930	1.983	1.698	15	627	
Cayenne S E-Hybrid	122.265	2.995	H	519	4	4.930	1.983	1.698	14	627	
Cayenne Turbo E-Hybrid	182.419	2.995	H	740	4	4.930	1.983	1.698	17	621	
Macan	Euro NCAP: ★★★★★										
Macan	72.940	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1	458	
Macan T	78.660	1.984	G	265	4	4.726	1.922	1.621	10,1	458	
Macan S	85.550	2.894	G	381	4	4.726	1.922	1.621	11,1	458	

Modelo	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Macan GTS	104.515	2.894	G	441	4	4.726	1.922	1.621	11,3	458	
Macan EV	Euro NCAP: N.D.										
4	85.382	-	E	408	4	4.784	1.938	1.622	17,9	624	
Turbo	116.914	-	E	639	4	4.784	1.938	1.622	18,8	564	
Panamera	Euro NCAP: N.D.										
Panamera	108.339	2.894	G	330	2	5.049	1.937	1.423	10,2	495	
Panamera 4	112.954	2.894	G	330	4	5.049	1.937	1.423	10,4	495	
Panamera 4 E-Hybrid	116.411	2.894	G	462	4	5.049	1.937	1.423	2,0	403	
Panamera 4S E-Hybrid	133.593	2.894	G	560	4	5.049	1.937	1.423	2,2	403	
Panamera 4S	136.303	2.894	G	441	4	5.049	1.937	1.423	10,3	495	
Panamera GTS	161.688	3.996	G	480	4	5.053	1.937	1.417	12,1	495	
Panamera Turbo S E-Hybrid	194.819	3.996	G	571	4	5.049	1.937	1.423	2,7	403	
Panamera Turbo S	211.780	3.996	G	630	4	5.049	1.937	1.427	12,8	467	

Taycan	Euro NCAP: N.D.										
Taycan	105.682	-	E	408	2	4.963	1.966	1.395	16,7	491	
batería Performance Plus	111.503	-	E	435	2	4.963	1.966	1.395	17	491	
4S	125.196	-	E	544	4	4.963	1.966	1.379	17,6	491	
4S batería Performance Plus	130.811	-	E	571	4	4.963	1.966	1.379	17,6	491	
Turbo	181.177	-	E	884	4	4.963	1.966	1.381	17,8	450	
Turbo S	217.106	-	E	952	4	4.963	1.966	1.378	17,8	450	
Turbo GT	248.685	-	E	1.033	4	4.963	1.966	1.378	24,2	410	
4 Cross Turismo	98.100	-	E	476	4	4.974	1.967	1.409	22,4	530	
4S Cross Turismo	114.508	-	E	571	4	4.974	1.967	1.409	22,6	530	
Turbo Cross Turismo	157.826	-	E	680	4	4.974	1.967	1.409	22,3	489	
Turbo S Cross Turismo	191.706	-	E	761	4	4.974	1.967	1.409	24,4	489	

RAM

Modelo	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
1500	Euro NCAP: N.D.										
Laramie Diesel	79.700	3.604	D	260	4	5.309	2.017	1.910	9,5	-	
TRX	120.000	6.166	G	702	4	5.309	2.017	1.910	17,3	-	

RENAULT

5E-Tech	Euro NCAP: N.D.										
----------------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.0 TDI CR 150 Style 4Drive DSG7	39.490	1.968	D	150	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760
2.0 TDI CR 150 Style Sp S/S	34.290	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 150 Style Plus Sp S/S	35.810	1.968	D	150	2	4.735	2.118	1.674	4,9		760
2.0 TDI CR 190 Xcellence 4Drive DSG7	44.270	1.968	D	190	4	4.735	2.118	1.674	5,6		760

SERES

3	Euro NCAP: N.D.										
Luxury	39.995	-	E	163	2	4.385	1.850	1.650	17,7		310
5	Euro NCAP: N.D.										
2WD 80 kWh	63.500	-	E	299	2	4.710	1.930	1.620	15,2		434
4WD 80 kWh	69.995	-	E	584	2	4.710	1.930	1.620	17,3		434

ŠKODA

	skoda.es										
Fabia	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Active	15.177	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,0		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition	16.877	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 MPI EVO 80 Active	14.377	999	G	80	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 95 Sport	17.414	999	G	95	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Ambition DSG	17.427	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380
1.0 TSI EVO 110 Sport	17.914	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,1		380
1.0 TSI EVO 110 Sport DSG	18.464	999	G	110	2	4.108	1.780	1.459	5,6		380

Kamiq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 95 Essence Sp S/S	22.200	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Essence Sp S/S	23.200	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Selection Sp S/S	23.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S	24.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S Aut.	26.500	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.0 TSI 95 Design Sp S/S	24.700	999	G	95	2	4.241	1.793	1.533	5,5		400
1.0 TSI 115 Design Sp S/S	25.700	999	G	115	2	4.241	1.793	1.533	5,4		400
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S	26.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S Aut.	27.500	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,7		400
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S Aut.	29.700	1.498	G	150	2	4.241	1.793	1.533	5,6		400

Karoq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Selection	32.600	999	G	110	2	4.389	1.841	1.603	5,8		521
2.0 TDI 116 Selection	35.005	1.968	D	116	2	4.389	1.841	1.603	4,7		521
1.5 TSI ACT 150 Selection	34.995	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
1.5 TSI ACT 150 Selection DSG	37.005	1.498	G	150	2	4.389	1.841	1.603	6,2		521
2.0 TDI 150 DSG 4x4 Selection	42.905	1.968	D	150	2	4.389	1.841	1.603	4,9		521
2.0 TDI 190 Sportline 4x4 DSG	46.905	1.968	D	190	4	4.389	1.841	1.603	7,5		521

Kodiahq	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 TSI mHEV 150 DSG	45.425	1.498	G	150	2	4.758	1.864	1.659	6,1		-
2.0 TDI 150 DSG	47.400	1.968	D	150	2	4.758	1.864	1.659	5,3		-
2.0 TDI 190 DSG	50.450	1.968	D	190	2	4.758	1.864	1.659	6		-

Octavia	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Ambition Sp	21.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,1		600
1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Ambition	24.350	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,2		600
1.5 TSI 150 Ambition Sp	25.295	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.470	5,6		600
2.0 TDI 115 Ambition Sp	26.195	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.470	4,3		600
2.0 TDI 150 DSG	29.195	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.470	4,5		600
RS 2.0 TSI 245 CV DSG	33.950	1.984	G	245	2	4.702	1.829	1.457	6,8		600
1.4 TSI iv PHEV 204 DSG Ambition	34.400	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
1.4 TSI iv PHEV 204 DSG Style	35.500	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,0		450
RS 1.4 TSI iv 245 CV DSG	38.980	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.0 TSI 110 Ambition Sp	22.550	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	5,3		640
Combi 1.0 TSI 110 DSG e-TEC mHEV Amb	24.950	999	G	110	2	4.689	1.829	1.470	4,3		640
Combi 1.5 TSI 150 Ambition Sp	25.898	1.498	G	150	2	4.689	1.829	1.468	5,7		640
Combi 2.0 TDI 115 Ambition Sp	26.798	1.968	D	115	2	4.689	1.829	1.468	4,5		640
Combi 2.0 TDI 150 DSG Ambition	29.798	1.968	D	150	2	4.689	1.829	1.468	4,7		640
Combi 1.4 TSI iv PHEV 204 DSG Ambition	34.700	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi 1.4 TSI iv PHEV 204 DSG Style	36.200	1.395	G	204	2	4.702	1.829	1.457	1,1		450
Combi RS 1.4 TSI iv 245 CV DSG	39.500	1.395	G	245	2	4.702	1.829	1.457	1,2		450
Combi Scout 1.5 TSI 150	28.701	1.498	G	150	2	4.703	1.829	1.468	6,0		610

Scala	Euro NCAP: N.D.										
1.0 TSI 95 Essence Sp S/S	25.500	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 95 Selection Sp S/S	27.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S	29.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Selection Sp S/S DSG	30.800	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.0 TSI 115 Design Sp S/S	30.000	999	G	115	2	4.362	1.793	1.471	5,3		467
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S	30.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Selection Sp S/S DSG	31.800	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S	32.200	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467
1.5 TSI 150 Monte Carlo Sp S/S DSG	34.000	1.498	G	150	2	4.362	1.793	1.471	5,8		467

Superb 2024	Euro NCAP: N.D.										
1.5 TSI mHEV 150 DSG Essence	41.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,2		645
1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	44.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	50.900	1.498	G	150	2	4.912	1.849	1.506	5,3		645
2.0 TDI 150 DSG Selection	48.400	1.968	D	150	2	4.912	1.849	1.506	4,9		645
2.0 TDI 190 DSG 4x4 L&K	57.400	1.968	D	190	2	4.912	1.849	1.506	5,9		645
Combi 1.5 TSI mHEV 150 DSG Selection	46.205	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 1.5 TSI mHEV150 DSG L&K	51.705	1.498	G	150	2	4.902	1.849	1.506	5,4		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG Selection	49.205	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690
Combi 2.0 TDI 150 DSG L&K	54.705	1.968	D	150	2	4.902	1.849	1.506	5		690

Enyaq	Euro NCAP: ★★★★★										
iv 60	47.400	-	E	180	2	4.649	1.879	1.616	-		585

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
iv 85	52.800	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iv 85X	55.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iv 85 Sportline	57.300	-	E	286	2	4.649	1.879	1.616	-		585
iv RS	62.100	-	E	340	4	4.649	1.879	1.616	-		585
Enyaq Coupé	Euro NCAP: ★★★★★										
iv 60	49.200	-	E	180	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iv 85	54.600	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iv 85X	57.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iv 85 Sportline	59.100	-	E	286	2	4.653	1.879	1.622	-		570
iv RS	63.900	-	E	340	4	4.653	1.879	1.622	-		570

SMART

#1	Euro NCAP: N.D.										
Pro	38.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	18,1		288
Launch Edition	47.200	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Pro+	43.400	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	17,4		288
Premium	45.900	-	E	272	2	4.270	1.822	1.636	16,8		288
Brabus	49.900	-	E	428	2	4.300	1.822	1.636	18,2		288
#3	Euro NCAP: N.D.										
Pro	39.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	17,2		370
Pro+	44.800	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,8		370
Premium	47.400	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
25th Anniversary Edition	47.900	-	E	272	2	4.400	1.844	1.556	16,3		370
Brabus	51.900	-	E	428	4	4.400	1.844	1.556	17,6		370

MODELO	PRECIO	CLINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCION	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
2.8 180D Vx Sp Auto 7 plz	51.500	2.755	D	204	4	4.840	1.855	1.845	-	553	
Prius	Euro NCAP: ★★★★★										
Hybrid Plug-in Advance	33.900	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	354	
Hybrid Plug-in Luxury	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	354	
Hybrid Plug-in Solar	37.150	1.798	H	122	2	4.645	1.760	1.470	1,3	354	
Proace	Euro NCAP: ★★★★★										
Verso Family L0 1.5 D-4D Advance 8plz	42.000	1.499	D	120	2	4.609	1.920	1.910	-	180	
Verso Family L1 2.0 D-4D Adv 8plz Aut.	46.500	1.997	D	122	2	4.959	1.920	1.899	-	550	
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv Pack Plus 8plz	49.500	1.997	D	150	2	4.959	1.920	1.899	-	550	
Verso F. L1 2.0 D-4D Adv P. Plus 8plz Aut.	56.000	1.997	D	177	2	4.959	1.920	1.899	-	550	
RAV4	Euro NCAP: ★★★★★										
220H 218 Business Sp S/S e-CVT	34.300	2.487	H	218	2	4.600	1.855	1.685	-	580	
220H 222 Business 4x4 Sp e-CVT	37.300	2.487	H	222	4	4.600	1.855	1.685	-	580	
Plug-In Hybrid Advance	49.500	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0	520	
Plug-In Hybrid Style Plus	58.350	2.487	H	306	4	4.600	1.855	1.685	1,0	520	
Highlander	Euro NCAP: N.D.										
Electric Hybrid Advance 7 plazas	58.000	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,0	579	
Electric Hybrid Advance 7 plazas	68.500	2.487	H	243	4	4.966	1.930	1.755	7,2	579	
b24X	Euro NCAP: N.D.										
Advance 4X2	48.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-	452	
Advance 4X4	51.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-	452	
Style Plus 4X2	52.650	-	E	204	2	4.690	1.860	1.650	-	452	
Style Plus 4X4	55.650	-	E	218	4	4.690	1.860	1.650	-	452	
Yaris	Euro NCAP: ★★★★★										
125 S-Edition	19.050	1.490	H	125	2	3.940	1.745	1.500	5,0	286	
120 H Active Plus	22.400	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	286	
120 H Style	23.650	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	286	
120 H Business Plus	24.850	1.490	H	116	2	3.940	1.745	1.500	3,9	286	
130 H GR Sport	24.150	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2	286	
130 H GR Sport Plus	25.900	1.490	H	130	2	3.940	1.745	1.500	4,2	286	
GR Yaris 2024 RZ Manual 4x4	47.500	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	174	
GR Yaris 2024 RZ Automático 4x4	55.000	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	9,5	174	
GR Yaris 2024 RZ Man. 4x4 Ogie LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	174	
GR Yaris 2024 RZ M. 4x4 Ravomperá LE	70.750	1.618	G	280	4	3.995	1.805	1.455	8,7	174	
Yaris Cross	Euro NCAP: ★★★★★										
120 H Style	24.350	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6	390	
120 H Style Plus	26.100	1.490	H	116	2	4.180	1.765	1.560	4,6	390	
120 H AWD i-Adventure	27.250	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0	390	
120 H AWD i-Premiere Edition	30.300	1.490	H	116	4	4.180	1.765	1.560	5,0	390	
Mirai	Euro NCAP: ★★★★★										
Vision	65.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-	321	
Luxury	72.000	-	E	182	2	4.975	1.885	1.480	-	321	
GR 86	Euro NCAP: N.D.										
RZ	34.900	2.387	G	234	2	4.265	1.775	1.310	8,7	226	

VOLKSWAGEN

volkswagen.es

Arteon	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 TSI 150	41.220	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2	563	
2.0 TDI 150	42.450	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	4,8	563	
2.0 TDI 150 DSG	46.150	1.968	D	150	2	4.866	1.871	1.450	5,1	563	
2.0 TSI 190 DSG	48.025	1.984	G	190	2	4.866	1.871	1.450	7,2	563	
eHybrid 1.4 TSI 218 DSG Elegance	50.460	1.395	G	218	2	4.866	1.871	1.450	1,3	445	
2.0 TDI 200 DSG R-Line	50.850	1.968	D	200	2	4.866	1.871	1.450	5,5	563	
R 2.0 TSI 320 DSG	62.335	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1	563	
Shooting Brake 1.5 TSI 150	46.840	1.498	G	150	2	4.866	1.871	1.450	6,2	565	
Shooting Brake R 2.0 TSI 320 DSG	64.630	1.984	G	320	4	4.866	1.871	1.450	9,1	563	
Golf	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 TSI 115	26.035	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	380	
1.5 eTSI 115 DSG	27.640	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	380	
1.5 TSI 115 Life	28.380	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	380	
1.5 TSI 115 Más	28.575	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,5	380	
1.5 eTSI 115 DSG Life	30.120	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	380	
1.5 eTSI 115 DSG Más	30.310	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,2	380	
1.5 TSI 150 50 Aniversario	33.460	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4	380	
1.5 eTSI 115 DSG 50 Aniversario	34.485	1.498	G	115	2	4.284	1.789	1.456	5,4	380	
1.5 eTSI 150 DSG 50 Aniversario	35.200	1.498	G	150	2	4.284	1.789	1.456	5,4	380	
GTI 2.0 TSI 265 DSG	44.735	1.984	G	265	2	4.289	1.789	1.478	7,1	374	
R 2.0 TSI 320 4Motion DSG7	56.615	1.984	G	320	4	4.290	1.789	1.458	7,8	374	
R 2.0 TSI 333 4Motion DSG7 20 Aniv.	68.915	1.984	G	333	4	4.290	1.789	1.458	7,8	374	
Variant 1.0 TSI 110	27.210	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,5	611	
Variant 2.0 TDI 115	29.385	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5	611	
Variant 1.5 TSI 130	30.820	1.498	G	130	2	4.633	1.789	1.498	5,4	611	
Variant 2.0 TDI 115 DSG7	31.165	1.968	D	115	2	4.633	1.789	1.498	4,5	611	
Variant 1.0 eTSI 110 DSG7 Life	31.290	999	G	110	2	4.633	1.789	1.498	5,2	611	
Variant 1.5 TSI 150 Life	31.715	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,7	611	
Variant 1.5 TSI 150 R-Line	35.460	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8	611	
Variant 1.5 eTSI 150 DSG7 R-Line	38.115	1.498	G	150	2	4.633	1.789	1.498	5,8	611	
Variant R 2.0 TSI 320	52.380	1.984	G	320	4	4.633	1.789	1.498	7,8	611	
ID.3	Euro NCAP: ★★★★★										
Pro 150 kW 58 kWh	34.640	-	E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9	385	
Pro Más 150 kW 58 kWh	36.270	-	E	204	2	4.261	1.809	1.568	15	385	
Pro S 150 kW 77 kWh	37.610	-	E	204	2	4.261	1.809	1.568	14,9	385	
Pro S Más 150 kW 77 kWh	39.240	-	E	204	2	4.261	1.809	1.568	15,2	385	
ID.4	Euro NCAP: ★★★★★										
Pro 286 CV 77 kWh	43.460	-	E	286	2	4.584	1.852	1.612	16	543	

MODELO	PRECIO	CILINDRADA	COMBUSTIBLE	POTENCIA	TRACCIÓN	LONGITUD	ANCHURA	ALTURA	CONSUMO MIXTO	ETIQUETA DGT	CAPACIDAD MALETERO
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion	45.250		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,5	543	
Pro 286 CV 77 kWh Más	45.337		E	286	2	4.584	1.852	1.612	16,3	543	
Pro 286 CV 77 kWh 4Motion Más	47.122		E	286	4	4.584	1.852	1.612	16,8	543	
GTX 340 CV 77 kWh	55.310		E	340	4	4.584	1.852	1.612	17,1	543	
ID.5	Euro NCAP: ★★★★★										
Pro 286 CV 77 kWh	46.720		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0	549	
Pro 286 CV 77 kWh Más	48.670		E	286	2	4.599	1.852	1.613	16,0	549	
GTX 340 CV 77 kWh	57.230		E	340	4	4.582	1.852	1.619	16,4	549	
ID.7	Euro NCAP: ★★★★★										
Pro 286 CV 77 kWh	57.055		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,1	532	
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	58.775		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5	545	
Tourer Pro 286 CV 77 kWh Más	61.820		E	286	2	4.961	1.862	1.536	14,5	545	
ID.Buzz	Euro NCAP: ★★★★★										
Pro 204 CV 77 kWh	61.480		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8	1121	
1st Edition 204 CV 77 kWh	71.425		E	204	2	4.712	1.985	1.937	20,8	1121	
Passat 2024	Euro NCAP: N.D.										
Variant 1.5 eTSI 150 DSG	42.470	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4	690	
Tourer Pro 286 CV 77 kWh	45.265	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,4	690	
Variant 1.5 eTSI 150 DSG R-Line	49.135	1.498	G	150	2	4.917	1.849	1.497	5,7	690	
Variant 2.0 TDI 150 DSG Business	45.930	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5	690	
Variant 2.0 TDI 150 DSG R-Line	49.785	1.968	D	150	2	4.917	1.849	1.497	5,2	690	
Polo	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 95 Life	23.555	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351	
1.0 TSI 95 Life DSG7	26.540	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,5	351	
1.0 TSI 95 R-Line	24.985	999	G	95	2	4.074	1.751	1.451	5,2	351	
1.0 TSI 115 R-Line DSG7	28.970	999	G	115	2	4.074	1.751	1.451	5,6	351	
GTI DSG7	34.375	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351	
GTI DSG7 25 Aniversario	36.510	1.984	G	207	2	4.074	1.751	1.451	6,8	351	
Taigo	Euro NCAP: N.D.										
1.0 TSI 95 Life	23.190	999	G	95	2	4.266	1.757	1.515	5,5	438	
1.0 TSI 110 DSG Life	25.170	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	5,9	438	
1.0 TSI 110 DSG R-Line	28.020	999	G	110	2	4.266	1.757	1.515	6,0	438	
1.5 TSI 150 DSG R-Line	29.925	1.498	G	150	2	4.266	1.757	1.515	6,1	438	
T-Cross	Euro NCAP: N.D.										
1.0 TSI 95 Sp S/S	22.410	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385	
1.0 TSI 95 Sp S/S Life	24.365	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385	
1.0 TSI 95 Sp S/S Más	24.550	999	G	95	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385	
1.0 TSI 115 Life Sp S/S	25.095	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385	
1.0 TSI 115 Más Sp S/S	25.275	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,7	385	
1.0 TSI 115 Life Sp S/S DSG	26.400	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385	
1.0 TSI 115 Más Sp S/S DSG	26.590	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385	
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S	28.365	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,6	385	
1.0 TSI 115 R-Line Sp S/S DSG	29.675	999	G	115	2	4.110	1.782	1.558	5,8	385	
1.0 TSI 150 R-Line Sp S/S DSG	31.640	1.498	G	150	2	4.110	1.782	1.558	5,9	385	
T-Roc	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 110 Life	28.820	999	G	110	2	4.251	1.819	1.584	6,0	445	
1.5 TSI 150 Life	30.550	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445	
1.5 TSI 150 Life DSG	31.930	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,2	445	
2.0 TDI 150 Life	32.820	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	6,6	445	
1.5 TSI 150 R-Line	34.460	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445	
1.5 TSI 150 R-Line DSG	35.840	1.498	G	150	2	4.251	1.819	1.584	6,5	445	
2.0 TDI 150 R-Line	38.420	1.968	D	150	2	4.251	1.819	1.584	5,0	445	
2.0 TSI 190 R-Line 4Motion DSG	43.320	1.984	G	190	4	4.251	1.819	1.584	7,8	445	
Cabrio 1.0 TSI 110 Style	31.850	999	G	115	2	4.268	1.811	1.522	-	284	
Tiguan	Euro NCAP: ★★★★★										
1.5 eTSI 130 DSG	37.605	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,1	652	
1.5 eTSI 130 DSG Life	40.610	1.498	G	130	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652	
1.5 eTSI 150 DSG Life	41.700	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,2	652	
1.5 eTSI 150 DSG R-Line	48.090	1.498	G	150	2	4.539	1.839	1.660	6,4	652	
2.0 TDI 150 DSG	41.700	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,3	652	
2.0 TDI 150 DSG Life	43.860	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,4	652	
2.0 TDI 150 DSG R-Line	50.250	1.968	G	150	2	4.539	1.839	1.660	5,6	652	
Touareg	Euro NCAP: N.D.										
3.0 TDI V6 231 Premium 4M 5p tip.	69.785	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810	
3.0 TDI V6 231 Pure 4M 5p tip.	65.530	2.967	D	231	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810	
3.0 TDI V6 286 Premium 4M 5p tip.	75.755	2.967	D	286	4	4.878	1.984	1.717	6,6	810	
3.0 TDI V6 340 R-Line 4M 5p tip.	84.240	2.995	G	340	4	4.878	1.984	1.717	9	810	
4.0 TDI V8 420 R-Line 4M 5p tip.	97.635	3.956	D	422	4	4.878	1.984	1.717	7,4	810	
eHybrid 3.0 V6 TSI 4Motion 381	81.220	2.995	G	381	4	4.878	1.984	1.717	2,7	610	
R.3.0 V6 TSI 4Motion 462	93.195	2.995	G	462	4	4.878	1.984	1.717	2,8	610	
Amarok	Euro NCAP: N.D.										
2.0 TDI 170 CV 4Motion	54.980	1.967	D	170	4	5.350	1.910	1.871	8,6	-	
2.0 TDI 205 CV 4Motion Aut.	67.130	1.967	D	205	4	5.350	1.910	1.871	8,9	-	
3.0 TDI 241 CV 4Motion Aut.	72.910	2.993	D	241	4	5.350	1.910	1.871	9,1	-	
Touran	Euro NCAP: ★★★★★										
1.0 TSI 115 Edition 5p	28.025	999	G	115	2	4.527	1.829	1.659	5,6	743	
1.5 TSI EVO 150 Advance 5p	33.110	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137	
1.5 TSI EVO 150 Advance Sp DSG7	35.270	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137	
1.5 TSI EVO 150 Sport 5p	36.710	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,8	137	
1.5 TSI EVO 150 Sport Sp DSG7	39.020	1.498	G	150	2	4.527	1.829	1.659	5,7	137	
1.6 TDI CR 115 BMT Advance 5p	31.680	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743	
1.6 TDI CR 115 BMT Advance Sp DSG7	33.755	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743	
1.6 TDI CR 115 BMT Sport 5p	35.125	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743	
1.6 TDI CR 115 BMT Sport Sp DSG7	37.360	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,2	743	
1.6 TDI CR 115 Edition 5p	28.985	1.598	D	115	2	4.527	1.829	1.659	4,6	743	

LEXUS LBX MORIZO RR PODRÍA LLEGAR A EUROPA

Ha sido un prototipo efímero. Me refiero al Lexus LBX Morizo RR, que se presentaba como prototipo a principios de año y que ya ha sido desvelado como modelo de producción. Es la variante más prestacional del pequeño de Lexus, que, además, desecha la hibridación. En su lugar, emplea un 1.6 turbo que anima, entre otros, al GR Corolla. En total declara 305 CV y 400 Nm de par límite para cerrar un 0-100 km/h de solo 5,2 segundos. Y, atento, porque emplea un sistema de tracción total y se



puede escoger tanto con cambio manual como automático. Por supuesto, Lexus ha ajustado el chasis para hacerlo más rápido en curva: suspensiones, frenos... El desarrollo ha sido supervisado directamente por Akio Toyoda (presidente de Toyota), conocido como Morizo en sus múltiples participaciones en competición, de donde recibe el nombre este nuevo crossover deportivo.



305 CV

RENAULT GRAND KOLEOS NO TAN RENAULT COMO PARECE

Quizá sería un modelo con poco sentido aquí, en Europa. Y es que en su lugar tenemos el Espace. El Grand Koleos es un modelo fabricado en Corea del Sur y enfocado a mercados fuera del Viejo Continente. Y aún no he mencionado a Renault porque... no es del todo un Renault. Geely posee buena parte de las acciones de Renault Korea (antes Samsung), lo que ha llevado a crear un modelo que, bajo la piel, es en realidad un Geely Monjaro. Mide 4,78 metros de largo, y aunque a simple vista pueda parecer un modelo del rombo, apenas modifica paragolpes y algunas molduras frente al modelo chino. Es, en todo caso, un gran SUV de 5 plazas con interior súper tecnológico y digitalización basada en un salpicadero casi totalmente cubierto de pantallas. No parece haber



versiones de 7 asientos, pero a cambio da un maletero máximo de más de 2.000 litros. Mecánicamente ofrece dos opciones: un motor gasolina sin hibridación de 211 CV (a elegir tracción, delantera o total) y un híbrido (de tracción delantera) con 245. Si te ha convencido, lo siento: no está previsto que llegue a España.

FABRICADO
EN COREA



Director:

Eduardo Cano
(ecano@grupov.es)

Redacción:

Juan Pablo Esteban y Eduardo Lausín

Portada y Maquetación:

Jorge Molina

Directores de Publicidad:

Ana Cid (acid@grupov.es) y
Carlos Martín (cmartin@grupov.es)

Fotomecánica: Alfredo J. Liberal
y Carlos Esteso

Secretaría de redacción: Elena García

Colaboradores:

Karam El Shenawy, Andrés Izurieta,
Álvaro Ruiz y José A. Gómez



Editor:

Martín Gabilondo Viqueira

Director Comercial:

Sergio Herráez

Director de producción y distribución:

Martín Gabilondo Sánchez

Directora Financiera:

María Pérez Acín

Director de Arte:

Javier Corral

Redacción, publicidad y suscripciones:

C/ Valportillo Primera, n.º 11
28108 Alcobendas (Madrid)
Tel. 91 662 21 37 • Fax 91 662 26 54
www.grupov.es

Suscripciones:

suscripciones@grupov.es

E-mail: coches@grupov.es

Imprime: Rotocobri

Distribuye: SGEL

Depósito Legal: M-51777-2009

ISSN: 2255-0143

Publicación controlada por



NOTA: Las opiniones, notas y comentarios
son responsabilidad de los firmantes.
No se mantendrá correspondencia con
los lectores. © Editorial Grupo V.
Prohibida la reproducción total o parcial
de artículos, fotografías o dibujos, salvo au-
torización expresa por escrito de Grupo V.
Precio: 1,99 euros (incluido IVA).
Canarias: 2,14 euros (sobretasa aérea).

* La vigencia de todos los precios publicados
está sujeta a los periodos de validez y cambios
estipulados por el fabricante.



VER CAMPAÑA

A LA CARRETERA
NO LE IMPORTA
CUÁNTO HAS BEBIDO

SOLO Q TIENES
CONSECUENCIAS



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



La forma más sofisticada de pensar en uno mismo.



Nuevo Audi
Q6
e-tron

El SUV premium más vanguardista con hasta 639 km de autonomía (WLTP).



Alguien dijo que quererse a uno mismo es el inicio de una historia de amor eterna. Y el nuevo Audi Q6 e-tron es el escenario más sofisticado para vivirla. Su futurista interior te envuelve haciéndote sentir que eres el centro de sus revolucionarias innovaciones. Sus 8 firmas lumínicas personalizables te permiten elegir la que mejor expresa tu estado de ánimo. Y su autonomía 100% eléctrica de hasta 639 km (WLTP)* te da una libertad sin precedentes para disfrutar del dinamismo y precisión de la tracción quattro eléctrica. Sí, piensa en ti y, también, en las emociones que vivirás con él.

Audi A la vanguardia de la técnica.

*La autonomía varía entre 540 y 639 kilómetros dependiendo del equipamiento seleccionado del vehículo. Emisiones combinadas de CO₂: 0 g/km. Consumo eléctrico combinado eléctrico: 17,0-19,4 kWh/100 km.